



Sommario

II Atti non legislativi

ACCORDI INTERNAZIONALI

- ★ **Decisione (UE) 2018/538 del Consiglio, del 7 dicembre 2017, relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria della modifica 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea** 1
- Modifica 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea** 3
- ★ **Decisione (UE) 2018/539 del Consiglio, del 20 marzo 2018, relativa alla conclusione dell'accordo bilaterale tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America su misure prudenziali in materia di assicurazione e riassicurazione** 36

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento delegato (UE) 2018/540 della Commissione, del 23 novembre 2017, che modifica il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'elenco unionale dei progetti di interesse comune** 38
- ★ **Regolamento delegato (UE) 2018/541 della Commissione, del 20 dicembre 2017, recante modifica del regolamento delegato (UE) 2017/2358 e del regolamento delegato (UE) 2017/2359 per quanto riguarda le loro date di applicazione ⁽¹⁾** 59
- ★ **Regolamento delegato (UE) 2018/542 della Commissione, del 22 gennaio 2018, che rettifica la versione in lingua greca del regolamento delegato (UE) 2017/86 che istituisce un piano in materia di rigetti per alcune attività di pesca demersale nel Mar Mediterraneo** 61
- ★ **Regolamento delegato (UE) 2018/543 della Commissione, del 23 gennaio 2018, che rettifica la versione in lingua spagnola del regolamento delegato (UE) n. 812/2013 della Commissione che integra la direttiva 2010/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne l'etichettatura energetica degli scaldacqua, dei serbatoi per l'acqua calda e degli insiemi di scaldacqua e dispositivi solari ⁽¹⁾** 63

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

- ★ Regolamento (UE) 2018/544 della Commissione, del 27 marzo 2018, recante divieto di pesca del marlin azzurro nell'Oceano Atlantico per le navi battenti bandiera spagnola 64
- ★ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 della Commissione, del 4 aprile 2018, che stabilisce modalità pratiche per la procedura di autorizzazione dei veicoli ferroviari e la procedura di autorizzazione dei tipi di veicoli ferroviari a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ 66

DECISIONI

- ★ Decisione (UE) 2018/546 della Banca centrale europea, del 15 marzo 2018, sulla delega del potere di adottare decisioni in materia di fondi propri (BCE/2018/10) 105
- ★ Decisione (UE) 2018/547 della Banca centrale europea, del 27 marzo 2018, che nomina i capi delle unità operative per l'adozione di decisioni in materia di fondi propri (BCE/2018/11) 110

Rettifiche

- ★ Rettifica del regolamento (UE) 2018/120 del Consiglio, del 23 gennaio 2018, che stabilisce, per il 2018, le possibilità di pesca per alcuni stock ittici e gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque dell'Unione e, per i pescherecci dell'Unione, in determinate acque non dell'Unione, e che modifica il regolamento (UE) 2017/127 (GU L 27 del 31.1.2018) 112
- ★ Rettifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/988 della Commissione, del 6 giugno 2017, che stabilisce norme tecniche di attuazione per quanto riguarda i moduli standard, i modelli e le procedure per le modalità di collaborazione in relazione ad una sede di negoziazione le cui operazioni hanno un'importanza sostanziale in uno Stato membro ospitante (GU L 149 del 13.6.2017) 112
- ★ Rettifica del regolamento (CE) n. 669/2008 della Commissione, del 15 luglio 2008, che integra l'allegato IC de regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle spedizioni di rifiuti (GU L 188 del 16.7.2008) 117
- ★ Rettifica della decisione 2014/955/UE della Commissione, del 18 dicembre 2014, che modifica la decisione 2000/532/CE relativa all'elenco dei rifiuti ai sensi della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 370 del 30.12.2014) 117
- ★ Rettifica del regolamento (UE) 2016/1179 della Commissione, del 19 luglio 2016, recante modifica, ai fini dell'adeguamento al progresso tecnico e scientifico, del regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele (GU L 195 del 20.7.2016) 121
- ★ Rettifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/980 della Commissione, del 7 giugno 2017, che stabilisce norme tecniche di attuazione per quanto riguarda i moduli standard, i modelli e le procedure per la collaborazione nelle attività di vigilanza, per le verifiche in loco, le indagini e lo scambio di informazioni tra autorità competenti conformemente alla direttiva 2014/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 148 del 10.6.2017) 121

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

II

(Atti non legislativi)

ACCORDI INTERNAZIONALI

DECISIONE (UE) 2018/538 DEL CONSIGLIO

del 7 dicembre 2017

relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria della modifica 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafi 5 e 7,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha negoziato, a nome dell'Unione, una modifica del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea ⁽¹⁾ («memorandum di cooperazione NAT-I-9406») conformemente alla decisione del Consiglio dell'8 maggio 2017 che autorizza la Commissione ad avviare negoziati.
- (2) La modifica 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea («modifica 1») è stata siglata il 28 luglio 2017.
- (3) È opportuno firmare la modifica 1 a nome dell'Unione, fatta salva la sua conclusione in una data successiva.
- (4) È opportuno che la modifica 1 e il suo addendum si applichino in via provvisoria, conformemente all'articolo II. A della modifica 1, in attesa che siano terminate le procedure necessarie alla sua entrata in vigore.
- (5) È necessario stabilire le procedure per la partecipazione dell'Unione alla gestione esecutiva del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea in materia di modernizzazione della gestione del traffico aereo, di ricerca e sviluppo nell'aviazione civile e di interoperabilità su scala mondiale («memorandum di cooperazione NAT-I-9406 A»), che figura nell'addendum della modifica 1 e sostituisce il memorandum di cooperazione NAT-I-9406.
- (6) A norma dell'articolo 218, paragrafo 7, del trattato, è opportuno che il Consiglio abiliti la Commissione ad approvare le modifiche degli allegati del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 A e delle appendici di tali allegati, nonché l'adozione di nuovi allegati e appendici, fatta salva la previa e tempestiva consultazione del comitato speciale designato dal Consiglio,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È autorizzata, a nome dell'Unione, la firma della modifica 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea, con riserva della conclusione di detta modifica.

Il testo della modifica 1 è accluso alla presente decisione.

⁽¹⁾ Memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea (GUL 89 del 5.4.2011, pag. 3).

Articolo 2

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persone o le persone abilitate a firmare la modifica 1 a nome dell'Unione.

Articolo 3

La modifica 1 e il suo addendum si applicano in via provvisoria, conformemente all'articolo II.A della modifica 1, a decorrere dalla sua firma ⁽¹⁾, in attesa dell'espletamento delle procedure necessarie per la sua entrata in vigore.

Articolo 4

La Commissione, previa consultazione del comitato speciale designato dal Consiglio, determina le posizioni che devono essere adottate dall'Unione nella gestione esecutiva del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 A e degli allegati dello stesso di cui all'articolo III del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 A, in riferimento:

- a) all'adozione di nuovi allegati NAT-I-9406 A delle appendici degli allegati del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 A; e
- b) all'adozione di modifiche degli allegati del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 A e delle appendici di tali allegati.

Articolo 5

Fatto salvo l'articolo 4 della presente decisione, la Commissione può adottare ogni provvedimento opportuno a norma degli articoli III, IV, V, VII e VIII del memorandum di cooperazione NAT - I-9406 A.

Articolo 6

La Commissione rappresenta l'Unione nelle consultazioni condotte a norma dell'articolo XI del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 A.

Articolo 7

La Commissione informa periodicamente il Consiglio sui progressi compiuti nell'attuazione del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 A.

Articolo 8

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 7 dicembre 2017

Per il Consiglio
Il presidente
A. ANVELT

⁽¹⁾ La data della firma della modifica 1 sarà pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* a cura del segretariato generale del Consiglio.

TRADUZIONE

MODIFICA 1

del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea

CONSIDERANDO che gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea intendono modificare il memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea firmato a Budapest il 3 marzo 2011 («il memorandum del 2011»),

PERTANTO, gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea concordano quanto segue:

Articolo I

Il memorandum del 2011 viene soppresso nella sua interezza, compresi tutti gli allegati e le appendici del memorandum del 2011, e sostituito dall'addendum del presente accordo, che comprende il memorandum di cooperazione NAT-I-9406A, l'allegato 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A, le appendici 1, 2 e 3 dell'allegato 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A e le integrazioni da 1 a 5 dell'appendice 1 dell'allegato 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A.

Articolo II

Entrata in vigore ed estinzione

- A. In attesa dell'entrata in vigore, il presente accordo, compreso il suo addendum, è applicato in via provvisoria a decorrere dalla data della firma.
- B. Il presente accordo, compreso il suo addendum, entra in vigore alla data in cui gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea si sono reciprocamente notificati per iscritto l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure interne per la sua entrata in vigore e rimane in vigore fino alla sua estinzione.
- C. Le parti possono estinguere il presente accordo, compreso il relativo addendum, in qualsiasi momento mediante notifica scritta inviata all'altra parte con un preavviso di sessanta (60) giorni. L'estinzione del presente accordo estingue il relativo addendum, compresi tutti gli allegati, le appendici e le integrazioni adottati dalle parti a norma del memorandum di cooperazione.

Articolo III

Autorità

Gli Stati Uniti e l'Unione europea concordano le disposizioni del presente accordo come indicato dalla firma dei loro rappresentanti debitamente autorizzati.

Fatto a Bruxelles, il tredici dicembre duemiladiciassette in due esemplari in lingua inglese.

Per l'Unione europea

Per gli Stati Uniti d'America

ADDENDUM DELLA MODIFICA 1**del Memorandum di Cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione Europea****MEMORANDUM DI COOPERAZIONE NAT-I-9406A****tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione Europea relativo a modernizzazione della gestione del traffico aereo, ricerca e sviluppo nell'aviazione civile e interoperabilità su scala mondiale**

CONSIDERANDO che gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea perseguono l'obiettivo comune della promozione e dello sviluppo della cooperazione nell'aviazione civile; e

CONSIDERANDO che tale cooperazione promuoverà lo sviluppo, la sicurezza e l'efficienza dell'aeronautica civile negli Stati Uniti d'America e nell'Unione europea;

gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea (congiuntamente le «parti» e individualmente una «parte») concordano di avviare programmi comuni in conformità ai termini e alle condizioni seguenti:

*Articolo I***Obiettivo**

A. Il presente memorandum di cooperazione (il presente «memorandum») e i suoi allegati, appendici e integrazioni stabiliscono i termini e le condizioni della cooperazione reciproca in materia di ricerca, sviluppo e convalida nel settore dell'aviazione civile e in tutte le fasi della modernizzazione della gestione del traffico aereo (ATM). La modernizzazione dell'ATM comprende attività di ricerca, sviluppo, convalida e messa in opera al fine di assicurare l'interoperabilità su scala mondiale. A questo scopo le parti possono fornire personale, risorse e servizi connessi al fine di cooperare nella misura prevista nel presente memorandum e nei suoi allegati, appendici e integrazioni. Tutte le attività a norma del presente memorandum e di tutti i relativi allegati, appendici e integrazioni sono soggette alla disponibilità di fondi adeguati e di altre risorse necessarie.

B. Gli obiettivi del presente memorandum possono essere conseguiti attraverso la cooperazione in ognuno dei seguenti settori:

- 1) lo scambio di informazioni relative a programmi e progetti, risultati di ricerche o pubblicazioni;
- 2) l'effettuazione di analisi comuni;
- 3) il coordinamento di programmi e progetti di ricerca, sviluppo e convalida nell'aviazione civile e il coordinamento di attività di modernizzazione dell'ATM e della rispettiva esecuzione a opera delle parti sulla base di un impegno condiviso;
- 4) lo scambio di personale scientifico e tecnico;
- 5) lo scambio di attrezzature, software e sistemi specifici per attività di ricerca e studi di compatibilità;
- 6) l'organizzazione congiunta di convegni o conferenze; e
- 7) consultazioni reciproche con l'obiettivo di avviare un'azione concertata nelle sedi internazionali opportune.

C. Nell'osservanza delle disposizioni legislative, regolamentari e politiche applicabili, e delle loro eventuali modifiche, le parti promuovono, nella massima misura possibile, l'adesione dei partecipanti alle attività di cooperazione effettuate a norma del presente memorandum e dei suoi allegati, appendici e integrazioni, con l'obiettivo di offrire analoghe opportunità di partecipazione alle rispettive attività. Le parti coinvolgono i partecipanti nelle attività di cooperazione, che sono condotte su base di reciprocità conformemente ai seguenti principi:

- 1) reciprocità dei vantaggi;
- 2) opportunità analoghe di intraprendere attività di cooperazione;

- 3) parità di condizioni e di trattamento;
- 4) scambio tempestivo di informazioni che possono incidere sulle attività di cooperazione; e
- 5) trasparenza.

D. Tali attività di cooperazione si svolgono in conformità agli specifici allegati, appendici e integrazioni di cui all'articolo II.

Articolo II

Attuazione

A. Il presente memorandum è attuato attraverso specifici allegati, appendici e integrazioni. Tali allegati, appendici e integrazioni, che costituiscono parte integrante del presente memorandum, descrivono, a seconda del caso, la natura e la durata della cooperazione in un determinato settore o per un fine specifico, il regime applicabile alla proprietà intellettuale, alla responsabilità, al finanziamento, alla ripartizione dei costi e altri aspetti rilevanti. Salvo disposizione contraria nel presente memorandum o in un relativo allegato, in caso di incompatibilità tra una disposizione di un allegato, di un'appendice o di un'integrazione e una disposizione del presente memorandum, prevale la disposizione del presente memorandum.

B. Il coordinamento e l'amministrazione delle attività di cooperazione a norma del presente memorandum e dei suoi allegati, appendici e integrazioni sono esercitati a nome del governo degli Stati Uniti d'America dalla Federal Aviation Administration e a nome dell'Unione europea dalla Commissione europea.

C. Gli uffici designati per il coordinamento e l'amministrazione del presente memorandum, e ai quali devono essere rivolte tutte le richieste di servizi a norma del presente memorandum, sono:

1. Per gli Stati Uniti d'America:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C.
20591 - USA
Telefono: + 1-202-267-1000
Fax: + 1-202-267-7198

2. Per l'Unione europea:

Commissione europea
Direzione generale Mobilità e trasporti
Direzione per l'Aviazione
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles - Belgio
Telefono: + 32-2-299-19-15

D. I referenti dei programmi tecnici per le specifiche attività sono stabiliti come indicato negli allegati, appendici e integrazioni del presente memorandum.

Articolo III

Gestione esecutiva

- A. Gestione esecutiva del presente memorandum

1. Le parti istituiscono un processo di gestione da attuare a opera dei rappresentanti:

- a) degli Stati Uniti d'America, segnatamente l'amministratore della Federal Aviation Administration (FAA); e
- b) dell'Unione europea, segnatamente il Direttore generale della Direzione generale Mobilità e trasporti (DG MOVE) della Commissione europea.

Denominati nel seguito «i rappresentanti delle parti».

2. I rappresentanti delle parti sovrintendono alla cooperazione sui temi indicate negli allegati e nelle relative appendici e integrazioni del presente memorandum.
3. Il rappresentanti delle parti:
 - a) adottano gli allegati e qualsiasi modifica degli stessi e
 - b) adottano proposte di modifiche di altra natura del presente memorandum.
4. Nell'ambito di applicazione del presente memorandum e dei suoi allegati, appendici e integrazioni, i rappresentanti delle parti:
 - a) si occupano delle questioni che possono presentarsi e delle modifiche che possono incidere sull'attuazione del presente memorandum e dei suoi allegati, appendici e integrazioni;
 - b) si occupano degli approcci comuni all'introduzione di nuove tecnologie e procedure e alla relativa transizione, comprese le attività di ricerca, valutazione e modernizzazione dell'ATM e altre aree di interesse comune; e
 - c) redigono progetti di regolamenti e normative di una delle parti che potrebbero incidere sugli interessi dell'altra parte, nell'ambito di applicazione del presente memorandum e dei suoi allegati, appendici e integrazioni.
5. I rappresentanti delle parti non sono tenuti a riunirsi a intervalli regolari. Le riunioni possono essere convocate su base ad hoc e svolgersi per telefono, in videoconferenza o di persona. Le decisioni dei rappresentanti delle parti sono documentate e adottate per consenso.
6. I rappresentanti delle parti possono invitare esperti in settori specifici a partecipare su base ad hoc e possono istituire se del caso gruppi di lavoro tecnici.

B. Gestione esecutiva degli allegati

1. Ogni allegato del presente memorandum è gestito da uno specifico comitato esecutivo. Ogni comitato esecutivo è copresieduto dai rappresentanti della FAA e della Commissione europea, all'opportuno livello operativo, designati nell'allegato applicabile.
2. Le parti designano se del caso altri membri del comitato esecutivo per rappresentare i rispettivi settori di responsabilità.
3. Un comitato esecutivo può invitare, su base ad hoc, esperti in settori specifici.
4. I comitati esecutivi sovrintendono al lavoro di tutti i comitati, gruppi di lavoro e altri gruppi istituiti a norma dei rispettivi allegati e relative appendici e integrazioni. I comitati esecutivi elaborano e adottano i propri regolamenti interni.
5. Tutte le decisioni di un comitato esecutivo sono adottate per consenso dai suoi copresidenti. Tali decisioni sono adottate per iscritto e sottoscritte dai copresidenti.
6. I comitati esecutivi possono esaminare qualsiasi aspetto relativo al funzionamento dei rispettivi allegati e relative appendici e integrazioni. In particolare, essi hanno le seguenti responsabilità:
 - a) sovrintendere alla cooperazione sulle materie previste dai rispettivi allegati e relative appendici e integrazioni, fornendo gli opportuni orientamenti al personale impiegato nell'attuazione;
 - b) fornire un forum di discussione, nell'ambito di applicazione dei rispettivi allegati e relative appendici e integrazioni, in merito a:
 - questioni che possono presentarsi e modifiche che possono incidere sull'attuazione di allegati, appendici e integrazioni;
 - approcci comuni all'introduzione di nuove tecnologie e procedure, attività di ricerca, valutazione e modernizzazione dell'ATM e altre aree di interesse comune; e
 - progetti di regolamenti e normative di una delle parti che potrebbero incidere sugli interessi dell'altra parte, nell'ambito di applicazione del rispettivo allegato;

- c) approvare e trasmettere ai rappresentanti delle parti proposte modificative dei rispettivi allegati;
- d) adottare appendici dei rispettivi allegati, previa consultazione dei rappresentanti delle parti, e le eventuali modifiche;
- e) adottare integrazioni delle appendici dei rispettivi allegati e le eventuali modifiche.

Articolo IV

Scambio di personale

Le parti possono scambiarsi personale tecnico secondo necessità ai fini delle attività descritte in un allegato, appendice o integrazione del presente memorandum. Tutti questi scambi rispettano i termini e le condizioni stabilite nel presente memorandum, nei suoi allegati, appendici e integrazioni. Il personale tecnico scambiato dalle parti esegue i lavori specificati nell'allegato, appendice o integrazione. Tale personale tecnico può provenire da organismi o appaltatori degli Stati Uniti o dell'Unione europea, come deciso di comune accordo.

Articolo V

Disposizioni relative al prestito di attrezzature

Una parte (la «parte prestatrice») può concedere in prestito attrezzature all'altra parte (la «parte prestataria») a norma di un allegato, appendice o integrazione del presente memorandum. Le seguenti disposizioni generali si applicano a tutti i prestiti di attrezzature, salvo disposizione contraria specificata in un allegato, appendice o integrazione:

- A. La parte prestatrice stabilisce il valore delle attrezzature che devono essere prestate.
- B. La parte prestataria assume la custodia e il possesso delle attrezzature presso la struttura della parte prestatrice designata dalle parti nell'allegato, appendice o integrazione. Le attrezzature restano in custodia e in possesso della parte prestataria fino a quando non vengono restituite alla parte prestatrice in conformità alla lettera H.
- C. La parte prestataria provvede, a proprie spese, al trasporto delle attrezzature presso la struttura designata dalle parti nell'allegato, appendice o integrazione.
- D. Le parti cooperano per garantire le eventuali autorizzazioni, comprese le licenze di esportazione, necessarie per la spedizione delle attrezzature.
- E. La parte prestataria è responsabile dell'installazione delle attrezzature presso la struttura designata dalle parti nell'allegato, appendice o integrazione. La parte prestatrice, se necessario, assiste la parte prestataria nell'installazione delle attrezzature prestate in base alle condizioni concordate dalle parti.
- F. Durante il periodo del prestito, la parte prestataria utilizza e mantiene le attrezzature in buone condizioni, ne garantisce il funzionamento continuo e permette le ispezioni della parte prestatrice con un ragionevole preavviso.
- G. La parte prestatrice assiste la parte prestataria nel reperimento delle fonti di forniture di articoli comuni e parti specifiche di difficile reperibilità per la parte prestataria.
- H. Allo scadere o all'estinzione dell'allegato, appendice o integrazione pertinente del presente memorandum, o quando si è concluso l'utilizzo delle attrezzature, la parte prestataria restituisce a proprie spese le attrezzature alla parte prestatrice.
- I. In caso di perdita o danneggiamento delle attrezzature prestate a norma del presente memorandum e per le quali la parte prestataria assume la custodia e il possesso, la parte prestataria, a discrezione della parte prestatrice, ripristina o compensa la parte prestatrice per il valore (stabilito dalla parte prestatrice conformemente alla lettera A) delle attrezzature perse o danneggiate.
- J. Le attrezzature eventualmente scambiate a norma del presente memorandum sono destinate unicamente a fini di ricerca, sviluppo e convalida e non sono utilizzate in alcun modo per l'aviazione civile attiva o altri usi operativi.
- K. Qualsiasi trasferimento di tecnologia, attrezzature o altro ai sensi del presente memorandum è soggetto alla legislazione e alle politiche applicabili delle parti.

*Articolo VI***Finanziamento**

- A. Salvo disposizione contraria specificata in un allegato, appendice o integrazione del presente memorandum, ogni parte sostiene i costi delle attività da essa effettuate a norma del presente memorandum.
- B. Gli Stati Uniti hanno attribuito al presente programma di cooperazione il numero NAT-I-9406A, che deve essere indicato in tutta la corrispondenza relativa al presente memorandum.

*Articolo VII***Divulgazione di informazioni**

- A. Fatto salvo quanto previsto dalla legislazione applicabile o da precedenti accordi scritti tra le parti, nessuna delle parti comunica informazioni o materiale pertinenti ai compiti o relativi ai programmi concordati a norma del presente memorandum e dei suoi allegati, appendici o integrazioni a terzi diversi da: i) appaltatori o subappaltatori impegnati nei compiti o nei programmi nella misura necessaria per l'esecuzione di tali compiti e programmi; o ii) altre autorità governative delle parti.
- B. Se una delle parti constata che, in base alle proprie disposizioni legislative o regolamentari, sarà tenuta o si può ragionevolmente prevedere che sarà tenuta a divulgare informazioni rientranti tra quelle previste dalla lettera A del presente articolo, ne informa l'altra parte, nella misura del possibile immediatamente e prima della divulgazione. Successivamente, le parti si consultano per definire una linea d'azione adeguata.

*Articolo VIII***Diritti di proprietà intellettuale**

- A. Quando una parte fornisce una proprietà intellettuale (che ai fini del presente memorandum comprende analisi, relazioni, banche dati, software, know-how, informazioni sensibili sotto il profilo tecnico e commerciale, dati e registrazioni, nonché documentazione e materiali connessi, indipendentemente dalla forma o dal supporto su cui sono registrati) all'altra parte, in conformità alle condizioni di un allegato, appendice o integrazione del presente memorandum, essa conserva i diritti di proprietà sulla proprietà intellettuale che aveva al momento dello scambio. La parte che fornisce un documento o un'altra proprietà intellettuale a norma di un allegato, appendice o integrazione del presente memorandum contrassegna con chiarezza il documento o l'altra proprietà intellettuale indicandone il carattere riservato, esclusivo o di segreto commerciale, a seconda del caso.
- B. Salvo disposizione specifica in un allegato, appendice o integrazione del presente memorandum, la parte che riceve una proprietà intellettuale dall'altra parte a norma del presente memorandum:
1. non acquisisce alcun diritto di proprietà sulla proprietà intellettuale per averla ricevuta dall'altra parte; e
 2. non comunica la proprietà intellettuale a un terzo, diverso da appaltatori o subappaltatori impegnati in un programma relativo a un allegato, appendice o integrazione del presente memorandum, senza il previo consenso scritto dell'altra parte. In caso di divulgazione a un appaltatore o subappaltatore impegnato nel programma, la parte che comunica la proprietà intellettuale:
 - a) limita l'uso della proprietà intellettuale da parte dell'appaltatore o del subappaltatore agli scopi specificati nell'allegato, appendice o integrazione applicabile; e
 - b) proibisce che la proprietà intellettuale sia ulteriormente comunicata a terzi da parte dell'appaltatore o subappaltatore tranne quando l'altra parte dia in anticipo e per iscritto il proprio consenso all'ulteriore divulgazione.
- C. Salvo disposizione specifica in un allegato, appendice o integrazione del presente memorandum, qualsiasi proprietà intellettuale sviluppata in comune dalle parti a norma del presente memorandum e dei suoi allegati, appendici o integrazioni è proprietà comune delle parti.
1. Ogni parte beneficia, in tutti i paesi, del diritto non esclusivo e irrevocabile di riprodurre, preparare lavori derivati, diffondere presso il pubblico e tradurre tale proprietà intellettuale, a condizione che tale riproduzione, preparazione, diffusione e traduzione non incida sulla protezione dei diritti di proprietà intellettuale dell'altra parte. Ogni parte ha il diritto di esaminare una traduzione di tale proprietà intellettuale prima della sua diffusione al pubblico.
 2. Tutte le copie diffuse al pubblico di articoli di riviste tecnico-scientifiche, le relazioni scientifiche non esclusive e i libri derivanti direttamente dalla cooperazione a norma del presente memorandum e dei suoi allegati, appendici o integrazioni recano i nomi degli autori dell'opera, salvo che un autore rifiuti esplicitamente di essere nominato.

D. Quando una parte ritiene che un documento o altra proprietà intellettuale fornito dall'altra parte a norma di un allegato, appendice o integrazione del presente memorandum non debba essere designato di carattere riservato, esclusivo, o di segreto commerciale, tale parte chiede di consultare l'altra parte per risolvere la questione. Le consultazioni si possono tenere in concomitanza di una riunione dei rappresentanti delle parti o del pertinente comitato esecutivo o di altri comitati eventualmente istituiti a norma di un allegato, appendice o integrazione del presente memorandum.

Articolo IX

Immunità e responsabilità

A. Le parti disciplinano le questioni in materia di immunità e responsabilità connesse alle attività a norma del presente memorandum nel pertinente allegato, appendice o integrazione, a seconda del caso.

B. Le parti concordano che tutte le attività intraprese a norma del presente memorandum e dei suoi allegati, appendici o integrazioni sono effettuate con la dovuta cura professionale e che va fatto ogni ragionevole sforzo per minimizzare i rischi potenziali nei confronti dei terzi e ottemperare a tutti i requisiti di sicurezza e sorveglianza.

Articolo X

Modifiche

A. Le parti possono modificare il presente memorandum, i suoi allegati, appendici e integrazioni mediante un accordo scritto firmato da entrambe le parti. Gli allegati, le appendici e le integrazioni possono essere modificati anche come esposto nell'articolo III.

B. Le modifiche del presente memorandum o dei suoi allegati, appendici o integrazioni entrano in vigore secondo le rispettive condizioni.

Articolo XI

Risoluzione delle controversie

Le parti risolvono le eventuali controversie concernenti l'interpretazione o l'applicazione del presente memorandum o dei suoi allegati, appendici o integrazioni mediante consultazioni tra le parti. Le parti non adiscono una corte internazionale o un terzo per la soluzione di tali controversie.

Articolo XII

Entrata in vigore ed estinzione allegati, appendici e integrazioni

A. I singoli allegati, appendici o integrazioni adottati a norma dell'articolo III dopo l'entrata in vigore del presente memorandum entrano in vigore secondo le rispettive condizioni.

B. Le parti possono estinguere un allegato, appendice o integrazione in qualsiasi momento mediante notifica scritta inviata all'altra parte con un preavviso di sessanta (60) giorni. Ciascuna parte dispone di centoventi (120) giorni per porre termine alle proprie attività dopo l'estinzione di un allegato, appendice o integrazione.

C. L'estinzione del presente memorandum non pregiudica i diritti e gli obblighi delle parti a norma degli articoli V, VII, VIII e IX. Ciascuna parte dispone di centoventi (120) giorni per porre termine alle proprie attività dopo l'estinzione del presente memorandum.

ALLEGATO I

MEMORANDUM DI COOPERAZIONE NAT-I-9406A TRA GLI STATI UNITI D'AMERICA E L'UNIONE EUROPEA**MODERNIZZAZIONE DELLA GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO E INTEROPERABILITÀ SU SCALA MONDIALE***Articolo I***Finalità**

Il presente allegato è finalizzato ad attuare il memorandum di cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea (il «memorandum») definendo i termini e le condizioni ai quali le parti istituiscono la cooperazione tra le rispettive attività di modernizzazione della gestione del traffico aereo (ATM), NextGen e Cielo unico europeo, al fine di garantire l'interoperabilità su scala mondiale dei rispettivi sistemi di ATM, tenendo conto degli interessi degli utilizzatori civili e militari dello spazio aereo.

*Articolo II***Principi**

Nel quadro delle attività delle parti di modernizzazione dell'ATM e in conformità ai principi di cui all'articolo I, lettera C, del memorandum, le parti:

- A. permettono, ove opportuno, ai reciproci enti governativi e settoriali di partecipare ai pertinenti organi consultivi e alle iniziative settoriali, in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili e alle regole che disciplinano tali organi e iniziative;
- B. si adoperano per offrire alle reciproche parti interessate del settore l'opportunità di contribuire ai programmi di lavoro e di accedere alle informazioni e ai risultati delle attività equivalenti di modernizzazione dell'ATM;
- C. mediante il comitato esecutivo istituito a norma dell'articolo IV del presente allegato riconoscono reciprocamente, in appendici o integrazioni, gli ambiti che si prestano a offrire opportunità specifiche di partecipazione a organi consultivi, iniziative, programmi e progetti di ogni parte e
- D. mediante il comitato esecutivo monitorano l'attuazione del presente allegato e adottano, a seconda del caso, ulteriori appendici e integrazioni o modifiche di appendici e integrazioni esistenti in conformità all'articolo III, lettera B, del memorandum.

*Articolo III***Ambito di attività**

A. L'attività consiste nel contribuire agli sforzi profusi da ciascuna delle parti a favore della modernizzazione dell'ATM al fine di assicurare l'interoperabilità su scala mondiale grazie alla cooperazione reciproca, compresa, a titolo non esaustivo, la cooperazione nei settori seguenti:

- definizione di sistemi di alto livello, concetti operativi, definizione di architetture e tecnologie di riferimento;
- tabella di marcia e attività di normazione;
- ricerca e sviluppo in relazione alle iniziative riguardanti l'ATM di SESAR e NextGen;
- operazioni basate sulla traiettoria;
- interoperabilità e armonizzazione su scala mondiale, compreso il sostegno alle iniziative dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO);
- gestione delle informazioni;
- iniziative di comunicazione, navigazione e sorveglianza;
- messa in opera di sistemi e capacità di ATM;
- armonizzazione dell'attuazione delle norme;
- metriche delle prestazioni in relazione ai sistemi di ATM e alle iniziative di modernizzazione;
- metriche delle prestazioni operative nell'aviazione;
- modelli e analisi econometrici;
- informazioni sul flusso di traffico;

- iniziative per la sicurezza dell'ATM;
- integrazione nell'ATM di nuovi veicoli aerei, compresi i sistemi aeromobili senza pilota (UAS);
- cibersecurity relativa all'ambito dell'ATM;
- meccanismi di incentivazione;
- fattori umani;
- attività di miglioramento degli aeroporti.

B. Se del caso, le parti producono su base di reciprocità, sia individualmente sia in comune, per scambiarsele, relazioni che descrivono i concetti d'uso, i modelli, i prototipi, le valutazioni, gli esercizi di convalida e gli studi comparativi inerenti agli aspetti tecnici e operativi dell'ATM. Le valutazioni e le convalide possono avvalersi di svariati strumenti, quali simulazioni e sperimentazioni o dimostrazioni in contesti operativi reali.

Articolo IV

Gestione

Le parti istituiscono un comitato esecutivo in conformità all'articolo III, lettera B, del memorandum, con le seguenti caratteristiche:

- A. è copresieduto dal funzionario responsabile di NextGen presso la Federal Aviation Administration (FAA), o da persona designata da questi, e dal capo dell'unità «Cielo unico europeo» (SES) della DG MOVE della Commissione europea o da persona designata da questi;
- B. è composto da altri membri del comitato designati dalle parti sulla scorta dei loro settori di responsabilità in ambito ATM;
- C. si riunisce non meno di una volta all'anno per:
 - 1. monitorare ed esaminare lo stato di avanzamento dei progetti e delle attività comuni in corso, definiti nelle appendici e integrazioni;
 - 2. valutare i risultati ottenuti;
 - 3. monitorare e assicurare l'effettiva attuazione del presente allegato e, secondo necessità, svolgere consultazioni sui meccanismi di partecipazione delle imprese o sottoporre questioni ai rappresentanti delle parti di cui all'articolo III, lettera A, del memorandum;
- D. esamina qualsiasi aspetto relativo all'attuazione del presente allegato e delle relative appendici e integrazioni. In particolare, nel rispetto dell'articolo III, lettera B, del memorandum, il comitato esecutivo ha la responsabilità di:
 - 1. sovrintendere alla cooperazione sulle materie previste dal presente allegato e relative appendici e integrazioni, fornendo gli opportuni orientamenti al personale impiegato nell'attuazione;
 - 2. fornire un forum di discussione, nell'ambito di applicazione del presente allegato e delle relative appendici e integrazioni, in merito a:
 - questioni che possono presentarsi e modifiche che possono incidere sull'attuazione del presente allegato e delle sue appendici e integrazioni;
 - approcci comuni all'introduzione di nuove tecnologie e procedure e alla relativa transizione, comprese le attività di ricerca, valutazione e messa in opera e altre aree di interesse comune; e
 - redigere progetti di regolamenti e normative di una delle parti che potrebbero incidere sugli interessi dell'altra parte, nell'ambito di applicazione del presente allegato;
 - 3. approvare e trasmettere ai rappresentanti delle parti proposte modificative del presente allegato;
 - 4. adottare appendici del presente allegato previa consultazione dei rappresentanti delle parti, e le relative modifiche;
 - 5. adottare integrazioni delle appendici del presente allegato e le relative modifiche;
- E. stabilisce il proprio regolamento interno. Tutte le decisioni sono adottate per consenso dai suoi copresidenti. Tali decisioni sono adottate per iscritto e sottoscritte dai copresidenti;

- F. promuove sinergie e coerenza ed evitare duplicazione del lavoro svolto a norma di appendici o integrazioni del presente allegato;
- G. si coordina con altri comitati esecutivi istituiti a norma del memorandum, a seconda del caso, per promuovere sinergie e coerenza ed evitare duplicazione del lavoro svolto a norma di altri allegati del memorandum;
- H. riferisce secondo necessità ai rappresentanti delle parti.

Articolo V

Immunità e responsabilità

Le parti disciplinano le questioni in materia di immunità e responsabilità connesse alle attività di cui al presente allegato nelle pertinenti appendici o integrazioni, a seconda del caso.

Articolo VI

Attuazione

- A. Tutte le attività previste a norma del presente allegato sono descritte in appendici o integrazioni, che divengono parte integrante del presente allegato a decorrere dalla loro entrata in vigore.
- B. Tutte le appendici e integrazioni sono numerate in ordine progressivo e contengono una descrizione delle attività che devono svolgere le parti o le entità da esse designate a eseguire dette attività, comprendente: l'indicazione del luogo e della durata prevista delle attività; il personale e altre risorse necessarie per svolgere tali attività; i costi previsti; qualsiasi altra informazione pertinente relativa alle attività.

Articolo VII

Disposizioni finanziarie

Salvo disposizione contraria specificata in un'appendice o integrazione, ogni parte sostiene i costi delle attività da essa effettuate.

Articolo VIII

Punti di contatto

Gli uffici designati per il coordinamento e la gestione del presente allegato sono i seguenti:

1. Per gli Stati Uniti d'America:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Telefono: + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

2. Per l'Unione europea:

Unità «Cielo unico europeo»
Direzione generale Mobilità e trasporti
Direzione Trasporti aerei
Commissione europea
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles - Belgio
Telefono: + 32-2-299-19-15

*Articolo IX***Estinzione**

L'estinzione del presente allegato estingue tutte le appendici e integrazioni adottate a norma del presente allegato.

Appendice 1 dell'allegato 1

del Memorandum di Cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione Europea

Cooperazione SESAR-NextGen per la ricerca, lo sviluppo, la convalida e l'interoperabilità su scala mondiale

Articolo I

Finalità

La presente appendice è finalizzata ad attuare l'allegato 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea (il «memorandum») definendo i termini e le condizioni ai quali le parti istituiscono la cooperazione in materia di ricerca, sviluppo e convalida al fine di garantire l'interoperabilità su scala mondiale tra i rispettivi programmi di modernizzazione della gestione del traffico aereo (ATM), NextGen e SESAR, tenendo conto degli interessi degli utilizzatori civili e militari dello spazio aereo.

Articolo II

Definizioni

Ai fini della presente appendice, per «convalida» s'intende la conferma, nell'intera fase dello sviluppo, del fatto che la soluzione proposta, compresi l'impostazione concettuale, il sistema e le procedure, soddisfa i bisogni delle parti interessate.

Articolo III

Principi

Le attività di cooperazione a norma della presente appendice sono svolte su base di reciprocità in conformità ai principi esposti nell'articolo I, lettera C, del memorandum.

Un comitato di coordinamento, istituito a norma dell'articolo V della presente appendice, monitora l'attuazione della presente appendice e individua gli ambiti che si prestano a offrire opportunità specifiche di partecipazione a organi consultivi, iniziative, attività di ricerca, sviluppo e convalida di ogni parte, in particolare gli ambiti che permettono di contribuire alla definizione di sistemi di alto livello, quali l'interoperabilità, la definizione di architetture e le tecnologie di riferimento. A norma dell'articolo V della presente appendice il comitato di coordinamento può proporre integrazioni relative agli ambiti individuati.

Articolo IV

Ambito di attività

A. L'attività consiste nel contribuire alla ricerca, allo sviluppo e alla convalida in materia di ATM ai fini dell'interoperabilità su scala mondiale. Le attività possono comprendere, a titolo non esaustivo, le attività di cui ai paragrafi da 1 a 5 del presente articolo.

1. Attività trasversali

Le attività trasversali consistono nei compiti che non riguardano un singolo sviluppo operativo o tecnico, ma presentano interdipendenze fra diversi aspetti dei programmi SESAR and NextGen. Si tratta di attività particolarmente importanti per la cooperazione, poiché qualsiasi divergenza d'approccio può provocare implicazioni concrete di vasta portata sul piano dell'armonizzazione e dell'interoperabilità. In quest'ambito le parti intendono trattare i seguenti aspetti:

- a) concetto delle operazioni e tabella di marcia;
- b) disposizioni relative alla separazione;
- c) definizione della tabella di marcia, normazione e regolamentazione incluse, nell'ottica di agevolare la sincronizzazione dell'attuazione;
- d) aspetti commerciali e pianificazione degli investimenti;
- e) ambiente;

- f) coordinamento degli sforzi sul piano tecnico a sostegno delle attività di normazione a livello internazionale e dell'ICAO nella modernizzazione della gestione del traffico aereo;
- g) sincronizzazione e coerenza delle tabelle di marcia dell'avionica per garantire la massima efficienza economica per gli utilizzatori dello spazio aereo; e
- h) esecuzione coordinata delle modifiche tecniche e operative in modo da ottenere/mantenere una fluida continuità delle operazioni dal punto di vista degli utilizzatori dello spazio aereo.

2. Gestione delle informazioni

È prioritario nella gestione delle informazioni garantire la diffusione tempestiva, a tutte le parti interessate, di informazioni accurate e pertinenti relative all'ATM in maniera fluida (interoperabile) e sicura, tale da favorire la presa di decisioni in collaborazione. In quest'ambito le parti intendono trattare i seguenti aspetti:

- a) interoperabilità della gestione delle informazioni su scala di sistema (SWIM);
- b) interoperabilità della gestione delle informazioni in aeronautica (AIM); e
- c) scambio delle informazioni meteorologiche.

3. Gestione delle traiettorie

La gestione delle traiettorie comprende lo scambio aria/aria e aria/terra delle traiettorie in quattro dimensioni (4D), il che esige coerenza a livello di terminologia, definizione e scambio delle informazioni di volo in ogni momento e in tutte le fasi di volo. In quest'ambito le parti intendono trattare i seguenti aspetti:

- a) definizione e scambio delle traiettorie comuni;
- b) pianificazione dei voli e aggiornamenti dinamici dei piani di volo;
- c) gestione del traffico (incluse l'integrazione e la previsione delle traiettorie);
- d) integrazione dei sistemi aeromobili senza pilota (UAS) nell'ATM; e
- e) convergenza dei concetti delle operazioni di SESAR e NextGen, delle definizioni dei servizi e delle loro applicazioni, compresi la definizione di traiettoria 4D e il formato di scambio dei dati.

4. Interoperabilità dei sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS) e dei sistemi di bordo

L'interoperabilità dei sistemi CNS e di bordo comprende la pianificazione della strumentazione di bordo e lo sviluppo di applicazioni e sistemi aria/aria e aria/terra interoperabili. In quest'ambito le parti intendono trattare i seguenti aspetti:

- a) interoperabilità dei sistemi di bordo, in particolare:
 - i) sistema di prevenzione delle collisioni in volo (ACAS);
 - ii) tabella di marcia dell'avionica e
 - iii) sistemi di assistenza di bordo per la separazione dei velivoli (ASAS) per l'assistenza alla separazione aria/aria e aria/terra;
- b) comunicazioni, in particolare:
 - i) servizi e tecnologie relativi al collegamento dati e
 - ii) architettura di comunicazione flessibile;
- c) navigazione, in particolare:
 - i) navigazione basata sulle prestazioni e
 - ii) applicazioni basate sul sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per le fasi in rotta e di avvicinamento, incluso l'avvicinamento con guida verticale;
- d) sorveglianza, in particolare:
 - i) servizi e tecnologia relativi alla sorveglianza automatica dipendente (ADS); e
 - ii) sorveglianza a terra.

5. Progetti collaborativi

Tra i progetti collaborativi rientrano progetti ad hoc per i quali le parti riconoscono la necessità di un coordinamento e una collaborazione mirati.

B. Se del caso, le parti producono su base di reciprocità, sia individualmente sia in comune, per scambiarsele, relazioni che descrivono i concetti d'uso, i modelli, i prototipi, le valutazioni, gli esercizi di convalida e gli studi comparativi inerenti agli aspetti tecnici e operativi dell'ATM. Le valutazioni e le convalide possono avvalersi di svariati strumenti, quali simulazioni e sperimentazioni in contesti operativi reali.

Articolo V

Gestione

In funzione della disponibilità di fondi, le parti avviano e gestiscono progetti e attività e assicurano che i lavori in corso rimangano incentrati sui risultati e vengano svolti in modo pragmatico e nei tempi prestabiliti, con la creazione di sinergie ed evitando le duplicazioni. A tal fine viene istituito un comitato di coordinamento con le seguenti attribuzioni:

- A. è copresieduto da un rappresentante per parte della Federal Aviation Administration (FAA) e della Commissione europea o dalle persone rispettivamente designate;
- B. è composto da un ugual numero di partecipanti designati dalla FAA e dalla Commissione europea;
- C. si riunisce non meno di due volte all'anno per:
 - 1. controllare ed esaminare lo stato di avanzamento dei progetti e delle attività comuni in corso, definiti nelle integrazioni ed eseguiti dai gruppi di lavoro istituiti a norma della lettera F del presente articolo;
 - 2. valutare i risultati ottenuti;
 - 3. proporre il lancio di nuovi progetti e attività se del caso;
 - 4. elaborare proposte di integrazioni o modifiche delle integrazioni della presente appendice, che il comitato di coordinamento sottoporrà all'adozione del comitato esecutivo; e
 - 5. monitorare e assicurare l'effettiva attuazione della presente appendice e, secondo necessità, svolgere consultazioni sui meccanismi di partecipazione delle imprese o sottoporre questioni al comitato esecutivo;
- D. stabilisce il proprio regolamento interno. Tutte le decisioni sono adottate per consenso dai suoi copresidenti. Tali decisioni sono adottate per iscritto e sottoscritte dai copresidenti o dalle persone rispettivamente designate;
- E. riferisce al comitato esecutivo istituito a norma dell'allegato 1, articolo IV, del memorandum;
- F. istituisce gruppi di lavoro preposti ad attività o progetti specifici a norma della presente appendice, secondo il caso. Ogni gruppo di lavoro è composto da un congruo numero ristretto di partecipanti delle parti. I gruppi di lavoro si riuniscono secondo necessità, seguono le istruzioni ricevute dal comitato di coordinamento e riferiscono regolarmente a quest'ultimo.

Articolo VI

Immunità e responsabilità

Le parti possono disciplinare le questioni in materia di immunità e responsabilità connesse alle attività a norma della presente appendice nell'integrazione pertinente, se del caso.

Articolo VII

Attuazione

- A. Tutte le attività previste a norma della presente appendice sono descritte in integrazioni che divengono parte integrante della presente appendice a decorrere dalla loro entrata in vigore.
- B. Ogni integrazione contiene una descrizione delle attività che devono svolgere le parti o i gruppi di lavoro da esse designate, con indicazione del luogo e della durata prevista, del personale e delle altre risorse necessarie per svolgere tali attività, i costi previsti, e di qualsiasi altra informazione pertinente relativa alle attività.

Articolo VIII

Disposizioni finanziarie

Salvo disposizione contraria specificata in un'integrazione della presente appendice, ogni parte sostiene i costi delle attività da essa effettuate.

*Articolo IX***Punti di contatto**

A. Gli uffici designati per il coordinamento e la gestione della presente appendice sono i seguenti:

1. Per gli Stati Uniti d'America:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Telefono: + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

2. Per l'Unione europea:

Unità «Cielo unico europeo»
Direzione generale Mobilità e trasporti
Direzione Trasporti aerei
Commissione europea
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles - Belgio
Telefono: + 32 2 296 84 30

B. I referenti dei programmi tecnici per le specifiche attività sono stabiliti come indicato nelle integrazioni della presente appendice.

*Articolo X***Estinzione**

L'estinzione della presente appendice estingue tutte le integrazioni adottate dalle parti a norma della presente appendice.

Integrazione 1 dell'appendice 1 dell'allegato 1**del Memorandum di Cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione Europea****Cooperazione SESAR-NextGen sulle attività trasversali per l'interoperabilità su scala mondiale***Articolo I***Finalità**

A. La presente integrazione 1 dell'appendice 1 dell'allegato 1 («appendice 1») del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A (il «memorandum») tra gli Stati Uniti d'America («Stati Uniti») e l'Unione europea («UE») definisce i termini e le condizioni della cooperazione sulle attività a carattere trasversale («attività trasversali») per l'interoperabilità su scala mondiale dei programmi NextGen e SESAR.

B. La presente integrazione:

1. descrive i lavori da effettuare e
2. specifica eventuali eccezioni alle disposizioni in materia di proprietà intellettuale esposte nell'articolo VIII del memorandum.

*Articolo II***Ambito di attività**

A. Gli Stati Uniti e l'UE («le parti») concordano di coordinarsi a seconda del caso su un certo numero di attività trasversali, in particolare per quanto riguarda le attività descritte in seguito. La Federal Aviation Administration («FAA») attua la presente integrazione a nome degli Stati Uniti. La Commissione europea attua la presente integrazione a nome dell'UE e può a tal fine designare l'impresa comune SESAR per svolgere attività di cooperazione a norma della presente integrazione.

B. Le parti operano per elaborare una definizione comune del concetto di operazioni negli ambiti in cui ciò è necessario per assicurare prestazioni e interoperabilità ottimali agli utilizzatori dello spazio aereo e mirano a concordare un calendario comune di attuazione. Tale lavoro comprende specifiche attività di coordinamento che includono metodi di separazione e la definizione dei servizi connessi di gestione del traffico aereo («ATM»). Al momento di intraprendere tali attività di coordinamento le parti tengono presenti:

1. il ruolo importante che tali attività svolgono nel fornire sostegno alle altre attività di coordinamento di cui alla presente integrazione e alle altre integrazioni dell'appendice 1; e
2. la necessità di: i) istituire una visione coordinata e giungere a una comprensione condivisa degli elementi fondamentali di SESAR e NextGen, in particolare per quanto riguarda il conseguimento degli opportuni obiettivi operativi, ambientali, di sicurezza e di security; ii) elaborare normative complementari; e iii) stabilire le modalità per conseguire e mantenere l'interoperabilità durante le attività pianificate di messa in opera.

C. Le parti coordinano i rispettivi progressi nella normazione e nella tabella di marcia normativa associati alle attività trasversali descritte nell'appendice 1 al fine di evitare gravi problemi di interoperabilità dovuti all'assenza di sincronizzazione nell'adottare nuove norme e regolamentazioni su scala mondiale. Per lo stesso motivo le parti si sforzano di definire e promuovere un approccio armonizzato alla regolamentazione e alle norme internazionali riguardanti le future capacità operative e tecniche presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

D. Le parti coordinano il loro approccio alle azioni, ai mezzi e alla pianificazione riguardanti la messa in opera al fine di agevolare una transizione fluida delle modifiche tecniche e operative dell'ATM negli Stati Uniti e nell'UE e per conseguire un allineamento della tempistica operativa della messa in opera che metta in primo piano le necessità dell'interoperabilità.

E. Le parti coordinano il loro approccio alle modifiche operative mirando al miglior risultato in termini di prestazioni negli ambiti della sicurezza e della security, dell'ambiente, dei fattori umani e degli aspetti commerciali. In tali ambiti si cercano e coordinano le migliori pratiche da adottare e i migliori metodi per il miglioramento, in particolare al fine di conseguire una definizione complementare degli obiettivi e la comprensione delle giustificazioni sottostanti per poter effettuare validi confronti degli elementi e delle ripercussioni delle prestazioni di SESAR e NextGen.

*Articolo III***Gestione e attuazione**

A. I lavori effettuati a norma della presente integrazione sono gestiti secondo i termini e le condizioni dell'articolo V dell'appendice 1. L'amministrazione più dettagliata delle attività trasversali è definita dalle parti in un documento amministrativo comune approvato dal comitato di coordinamento istituito a norma dell'appendice 1. Tale documento descrive i mezzi, i ruoli, le responsabilità e i partecipanti per ogni singola iniziativa nonché i processi operativi per le attività trasversali.

B. I lavori da effettuare a norma della presente integrazione sono ulteriormente suddivisi in attività trasversali singole o gruppi di attività connesse. Un documento amministrativo approvato dal comitato di coordinamento istituito a norma dell'appendice 1: definisce in dettaglio l'ambito di attività per ogni attività trasversale singola o gruppo di attività; individua i referenti dei programmi tecnici per ogni parte; descrive la relazione di ogni attività con le altre attività.

*Articolo IV***Finanziamento**

Ogni parte sostiene i costi dei lavori da essa effettuati a norma della presente integrazione.

*Articolo V***Diritti di proprietà intellettuale**

Si applicano i termini e le condizioni esposti all'articolo VIII («Diritti di proprietà intellettuale») del memorandum. Se però una parte ha necessità di accedere alla proprietà intellettuale appartenente all'altra parte al fine di utilizzare la proprietà intellettuale elaborata congiuntamente dalle parti a norma della presente integrazione, il proprietario concede l'accesso alle condizioni esposte in dettaglio nell'articolo VIII, lettera B, del memorandum, salvo che condizioni più rigorose in relazione a tali diritti di accesso siano state concordate dalle parti in via eccezionale.

*Articolo VI***Punti di contatto**

Le parti si comunicano reciprocamente i rispettivi punti di contatto per il coordinamento e la gestione sul piano tecnico delle attività trasversali da effettuare a norma della presente integrazione.

Integrazione 2 dell'appendice 1 dell'allegato 1***del Memorandum di Cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione Europea******Cooperazione SESAR-NextGen sulla gestione delle informazioni per l'interoperabilità su scala mondiale****Articolo I***Finalità**

- A. La presente integrazione 2 dell'appendice 1 dell'allegato 1 («appendice 1») del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A (il «memorandum») tra gli Stati Uniti d'America («Stati Uniti») e l'Unione europea («UE») definisce i termini e le condizioni della cooperazione sulla gestione delle informazioni per l'interoperabilità su scala mondiale dei programmi NextGen e SESAR.
- B. La presente integrazione:
1. descrive i lavori da effettuare e
 2. specifica eventuali eccezioni alle disposizioni in materia di proprietà intellettuale esposte nell'articolo VIII del memorandum.

*Articolo II***Ambito di attività**

- A. Gli Stati Uniti e l'UE («le parti») concordano di coordinarsi a seconda del caso su un certo numero di attività nell'ambito della gestione delle informazioni, in particolare in relazione allo scambio di informazioni a supporto di una capacità interoperabile basata sulla rete, per la gestione del traffico aereo («ATM»), che si avvale del concetto di gestione delle informazioni su scala di sistema («SWIM») (collettivamente denominate «attività di gestione delle informazioni»), descritte ulteriormente nei paragrafi seguenti. La Federal Aviation Administration («FAA») attua la presente integrazione a nome degli Stati Uniti. La Commissione europea attua la presente integrazione a nome dell'UE e può a tal fine designare l'impresa comune SESAR per svolgere attività di cooperazione a norma della presente integrazione.
- B. Le parti collaborano per la definizione e l'attuazione di un'infrastruttura tecnica interoperabile SWIM. Tale lavoro comprende la definizione delle capacità essenziali dell'infrastruttura tecnica interoperabile SWIM, quali a titolo non esaustivo: modelli comuni di scambio dei messaggi; servizi di registro (tra cui Catalogo e Ricerca); servizi di security; progettazione coerente delle informazioni principali oggetto di scambio, compresi i relativi attributi; e abilitazione della prestazione operativa ottimale dell'ATM in tutte le regioni di SESAR e NextGen. Le funzioni comuni per la gestione delle informazioni sono definite secondo necessità. Le parti considerano l'integrazione di aeromobili e aeroporti compresa nell'infrastruttura tecnica SWIM.
- C. Le parti elaborano una terminologia coerente al fine della distribuzione tempestiva, accurata e sicura delle informazioni a supporto della presa di decisioni collaborative in materia di ATM sia per le operazioni a terra sia per quelle di volo qualora tale terminologia sia atta a migliorare e/o mantenere l'interoperabilità a favore di elevate prestazioni operative. In sede di elaborazione della terminologia coerente le parti tengono presente che tale terminologia presterà supporto alle altre attività di coordinamento disciplinate dalla presente integrazione e da altre integrazioni. Le parti promuovono inoltre una comprensione condivisa degli elementi fondamentali di una delle capacità principali del concetto operativo sia di SESAR sia di NextGen: contribuire alla trasmissione tempestiva delle informazioni corrette alle persone competenti per facilitare le giuste decisioni operative.
- D. Le parti coordinano le rispettive attività di gestione delle informazioni al fine di conseguire una gestione coerente delle informazioni nella gestione interna e trasversale dell'informazione aeronautica (AIM), nello scambio di informazioni meteorologiche e nella pianificazione dei voli, come esposto nell'integrazione 3 dell'appendice 1, tenendo presenti gli scenari operativi comuni che richiedono informazioni: i) per l'ausilio alla pianificazione strategica, all'esecuzione e alle fasi successive al volo; e ii) per giungere a requisiti di prestazione interoperabili e comuni per le informazioni.
- E. Le parti ampliano l'ambito della gestione delle informazioni ad altri settori di scambio delle informazioni secondo necessità al fine di migliorare gli elementi e le ripercussioni delle prestazioni di SESAR e NextGen.

*Articolo III***Gestione e attuazione**

A. I lavori effettuati a norma della presente integrazione sono gestiti secondo i termini e le condizioni dell'articolo V dell'appendice 1. L'amministrazione più dettagliata delle attività di gestione delle informazioni è definita dalle parti in un documento amministrativo comune approvato dal comitato di coordinamento istituito a norma dell'appendice 1. Tale documento descrive i mezzi, i ruoli, le responsabilità e i partecipanti per ogni singola iniziativa nonché i processi operativi per le attività di gestione delle informazioni.

B. I lavori da effettuare a norma della presente integrazione sono ulteriormente suddivisi in attività singole o gruppi di attività connesse di gestione delle informazioni. Un documento amministrativo approvato dal comitato di coordinamento istituito a norma dell'appendice 1: definisce in dettaglio l'ambito di attività per ogni attività di gestione delle informazioni singola o gruppo di attività; individua i referenti dei programmi tecnici per ogni parte; e descrive la relazione di ogni attività con le altre attività.

*Articolo IV***Finanziamento**

Ogni parte sostiene i costi dei lavori da essa effettuati a norma della presente integrazione.

*Articolo V***Diritti di proprietà intellettuale**

Si applicano i termini e le condizioni esposti all'articolo VIII (Diritti di proprietà intellettuale) del memorandum. Se però una parte ha necessità di accedere alla proprietà intellettuale appartenente all'altra parte al fine di utilizzare la proprietà intellettuale elaborata congiuntamente dalle parti a norma della presente integrazione, il proprietario concede l'accesso alle condizioni esposte in dettaglio nell'articolo VIII, lettera B, del memorandum, salvo che condizioni più rigorose in relazione a tali diritti di accesso siano state concordate dalle parti in via eccezionale.

*Articolo VI***Punti di contatto**

Le parti si comunicano reciprocamente i rispettivi punti di contatto per il coordinamento e la gestione sul piano tecnico delle attività di gestione delle informazioni da effettuare a norma della presente integrazione.

Integrazione 3 dell'appendice 1 dell'allegato 1**del Memorandum di Cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione Europea****Cooperazione SESAR-NextGen sulla gestione delle traiettorie per l'interoperabilità su scala mondiale***Articolo I***Finalità**

A. La presente integrazione 3 dell'appendice 1 dell'allegato 1 («appendice 1») del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A (il «memorandum») tra gli Stati Uniti d'America («Stati Uniti») e l'Unione europea («UE») definisce i termini e le condizioni della cooperazione sulle attività nell'ambito della gestione delle traiettorie («attività di gestione delle traiettorie») per l'interoperabilità su scala mondiale dei programmi NextGen e SESAR.

B. La presente integrazione:

1. descrive i lavori da effettuare e
2. specifica eventuali eccezioni alle disposizioni in materia di proprietà intellettuale esposte nell'articolo VIII del memorandum.

*Articolo II***Ambito di attività**

A. Gli Stati Uniti e l'UE («le parti») concordano di coordinarsi a seconda del caso su un certo numero di attività di gestione delle traiettorie. Tale ambito costituisce una delle capacità principali del concetto operativo di SESAR e NextGen e il coordinamento è necessario per garantire la comprensione condivisa delle traiettorie, del rapporto con la pianificazione dei voli, la pianificazione strategica, l'esecuzione e le fasi successive al volo e in relazione a tutti gli utilizzatori dello spazio aereo compresi i sistemi aeromobili senza pilota («UAS»). Le attività sono descritte in maggior dettaglio nei paragrafi seguenti. La Federal Aviation Administration («FAA») attua la presente integrazione a nome degli Stati Uniti. La Commissione europea attua la presente integrazione a nome dell'UE e può a tal fine designare l'impresa comune SESAR per svolgere attività di cooperazione a norma della presente integrazione.

B. Le parti cooperano allo sviluppo di una definizione comune della traiettoria in quattro dimensioni (4-D) per diversi scenari operativi che descrivono il futuro ambiente di gestione del traffico aereo, oltre che il formato di scambio (tale da supportare lo scambio di dati aria/terra, aria/aria e terra/terra nonché la transizione a formati di gestione delle informazioni su scala di sistema) in modo da portare a una soluzione interoperabile e orientata alle prestazioni che possa essere formalizzata con le opportune attività di normazione di EUROCAE, RTCA e dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, come previsto dall'integrazione 1 dell'appendice 1.

C. Nel contesto delle operazioni in materia di traiettorie 4-D le parti si coordinano sull'elaborazione di concetti per: la pianificazione dei voli e la pianificazione strategica operativa; la pianificazione durante l'esecuzione del volo; l'aggiornamento dinamico della traiettoria durante l'esecuzione del volo; e l'analisi e l'archiviazione successive al volo. Tale coordinamento è finalizzato a elaborare requisiti di prestazione che siano interoperabili su scala mondiale e comuni.

D. Le parti si coordinano sui concetti di equilibrio della domanda e della capacità, sincronizzazione del traffico e applicazioni per la gestione dei conflitti. Tale coordinamento comprende lo scambio di informazioni sulla sottostante previsione delle traiettorie aeree e a terra e la sua integrazione in sistemi e procedure operative che conducano a soluzioni di prestazione interoperabili su scala mondiale e comuni.

E. Le parti si coordinano sull'elaborazione di metodi operativi, procedure e requisiti tecnologici per l'integrazione delle operazioni degli UAS nello spazio aereo soggetto alle regole del volo strumentale civile, per condurre a soluzioni di prestazione interoperabili su scala mondiale e comuni. Il fine di tale coordinamento è garantire l'integrazione in sicurezza dell'attività degli UAS nello spazio aereo in cui operano aeromobili civili con equipaggio.

*Articolo III***Gestione e attuazione**

A. I lavori effettuati a norma della presente integrazione sono gestiti secondo i termini e le condizioni dell'articolo V dell'appendice 1. L'amministrazione più dettagliata delle attività di gestione delle traiettorie è definita dalle parti in un documento amministrativo comune approvato dal comitato di coordinamento istituito a norma dell'appendice 1. Tale documento descrive i mezzi, i ruoli, le responsabilità e i partecipanti per ogni singola iniziativa nonché i processi operativi per le attività di gestione delle traiettorie.

B. I lavori da effettuare a norma della presente integrazione sono ulteriormente suddivisi in attività singole o gruppi di attività connesse di gestione delle traiettorie. Un documento amministrativo approvato dal comitato di coordinamento istituito a norma dell'appendice 1 descrive in dettaglio l'ambito di lavoro di ogni attività singola o gruppo di attività di gestione delle traiettorie; individua i referenti dei programmi tecnici per ogni parte; e descrive la relazione di ogni attività con le altre attività.

Articolo IV

Finanziamento

Ogni parte sostiene i costi dei lavori da essa effettuati a norma della presente integrazione.

Articolo V

Diritti di proprietà intellettuale

Si applicano i termini e le condizioni esposti all'articolo VIII (Diritti di proprietà intellettuale) del memorandum. Se però una parte ha necessità di accedere alla proprietà intellettuale appartenente all'altra parte al fine di utilizzare la proprietà intellettuale elaborata congiuntamente dalle parti a norma della presente integrazione, il proprietario concede l'accesso alle condizioni esposte in dettaglio nell'articolo VIII, lettera B, del memorandum, salvo che condizioni più rigorose in relazione a tali diritti di accesso siano state concordate dalle parti in via eccezionale.

Articolo VI

Punti di contatto

Le parti si comunicano reciprocamente i rispettivi punti di contatto per il coordinamento e la gestione sul piano tecnico delle attività di gestione delle traiettorie da effettuare a norma della presente integrazione.

Integrazione 4 dell'appendice 1 dell'allegato 1**del Memorandum di Cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione Europea****Cooperazione SESAR-NextGen sui sistemi CNS e di bordo per l'interoperabilità su scala mondiale***Articolo I***Finalità**

- A. La presente integrazione 4 dell'appendice 1 dell'allegato 1 («appendice 1») del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A (il «memorandum») tra gli Stati Uniti d'America («Stati Uniti») e l'Unione europea («UE») definisce i termini e le condizioni della cooperazione su attività finalizzate all'interoperabilità su scala mondiale dei sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza («CNS») e di bordo («attività per l'interoperabilità dei sistemi CNS e di bordo») dei programmi NextGen e SESAR.
- B. La presente integrazione:
1. descrive i lavori da effettuare e
 2. specifica eventuali eccezioni alle disposizioni in materia di proprietà intellettuale esposte nell'articolo VIII del memorandum.

*Articolo II***Ambito di attività**

Gli Stati Uniti e l'UE («le parti») concordano di coordinarsi a seconda del caso su attività riguardanti l'interoperabilità dei sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), della gestione dello spettro e dei sistemi di bordo, in particolare per quanto riguarda le attività descritte nei paragrafi seguenti. La Federal Aviation Administration («FAA») attua la presente integrazione a nome degli Stati Uniti. La Commissione europea attua la presente integrazione a nome dell'UE e può a tal fine designare l'impresa comune SESAR per svolgere attività di cooperazione a norma della presente integrazione.

A. Comunicazioni

1. Le parti si adoperano per garantire l'interoperabilità delle future tecnologie di comunicazione, tra cui:
 - a) servizi relativi al collegamento dati aria/terra e aria/aria;
 - b) sottoreti, comprensive di un sistema terrestre (ad es. *L-band Digital Aeronautical Communication System* - sistema digitale di comunicazioni aeronautiche in banda L), un sistema a breve raggio a banda larga destinato agli aeroporti (ad es. *Aeronautical Mobile Airport Communication System* - sistema di comunicazioni mobili aeronautiche per aeroporti), le future soluzioni per le comunicazioni satellitari e funzioni di gestione dei sistemi di comunicazione (ad es. gestione multilink, gestione della qualità del servizio, security); e
 - c) possibile interconnessione degli aeromobili militari al sistema di gestione del traffico aereo mediante collegamento dati militare.
2. Le parti si coordinano per garantire l'uso efficiente dello spettro di radiofrequenze e che le nuove tecnologie non comportino interferenze dannose.
3. Le parti coordinano inoltre l'approccio allo sviluppo dell'avionica, in particolare lo sviluppo di un'architettura flessibile di comunicazioni che applichi ad esempio sistemi radio definiti via software per l'uso a bordo di un aeromobile.

B. Navigazione

Le parti operano per garantire infrastrutture interoperabili di navigazione a sostegno delle procedure di navigazione basate sulla prestazione in rotta e nelle aree terminali di controllo, prendendo in considerazione le opportunità di razionalizzare l'infrastruttura di navigazione a terra (ad es. VOR). Il coordinamento delle parti sull'interoperabilità dell'infrastruttura di navigazione:

1. basa le soluzioni sulla costellazione del sistema globale di navigazione satellitare;

2. riguarda soluzioni comuni per l'avvicinamento di precisione e l'avvicinamento non di precisione con l'uso di sistemi di potenziamento terrestri o satellitari; e
3. comprende il coordinamento degli approcci per lo sviluppo di sistemi riceventi multimodali in avionica.

C. Sorveglianza

1. Le parti operano per garantire che i rispettivi progetti di evoluzione dell'*Automatic Dependent Surveillance-Broadcast* («ADS-B») siano coerenti, fornendo al contempo sostegno alle necessità delle applicazioni di sorveglianza a terra e dei sistemi di assistenza di bordo per la separazione dei velivoli («ASAS») mediante lo sviluppo della capacità «ADS-B Out/In».
2. Le parti possono esaminare opzioni per i) prolungare la vita utile del sistema di abilitazione 1090 ADS-B; e ii) stabilire un nuovo sistema di ADS-B.

D. Interoperabilità dei sistemi di bordo

1. Le parti operano per garantire l'armonizzazione della definizione della tabella di marcia nel settore dell'avionica in SESAR e NextGen con l'obiettivo di stabilire norme coerenti in tale settore che soddisfino le necessità sia di SESAR sia di NextGen.
2. Le parti si coordinano sull'istituzione di un'architettura funzionale che supporti gli elementi concettuali sia di SESAR sia di NextGen (ad es. operazioni a quattro dimensioni, sistema di bordo per la prevenzione delle collisioni in volo (ACAS) e funzioni ASAS) oltre ai relativi sistemi abilitanti (ad es. CNS) e che possa essere installata su diverse piattaforme fisiche di aeromobili (ad es. avioilinee internazionali e regionali, aviazione generale e militare) nel momento in cui si tengano presenti gli aspetti sia dell'installazione futura sia dell'installazione a posteriori.

E. Spettro radio

Le parti:

1. si coordinano sullo sviluppo di sistemi CNS efficienti in termini di spettro radio; e
2. collaborano per mantenere lo spettro di radiofrequenze aeronautiche libero da interferenze dannose e per garantire la disponibilità dello spettro necessario al funzionamento dei sistemi CNS attuali e futuri.

Articolo III

Gestione e attuazione

A. I lavori effettuati a norma della presente integrazione sono gestiti secondo i termini e le condizioni dell'articolo V dell'appendice 1. L'amministrazione più dettagliata delle attività per l'interoperabilità dei sistemi CNS e di bordo è definita dalle parti in un documento amministrativo comune approvato dal comitato di coordinamento istituito a norma dell'appendice 1. Tale documento descrive i mezzi, i ruoli, le responsabilità e i partecipanti per ogni singola iniziativa nonché i processi operativi per le attività relative all'interoperabilità dei sistemi CNS e di bordo.

B. I lavori da effettuare a norma della presente integrazione sono ulteriormente suddivisi in attività singole o gruppi di attività connesse per l'interoperabilità dei sistemi CNS e di bordo. Un documento di lavoro, approvato dal comitato di coordinamento istituito a norma dell'appendice 1, definisce in dettaglio l'ambito di lavoro di ogni attività singola o gruppo di attività per l'interoperabilità dei sistemi CNS e di bordo; individua i referenti dei programmi tecnici per ogni parte; e descrive la relazione di ogni attività con le altre attività.

Articolo IV

Finanziamento

Ogni parte sostiene i costi dei lavori da essa effettuati a norma della presente integrazione.

*Articolo V***Diritti di proprietà intellettuale**

Si applicano i termini e le condizioni esposti all'articolo VIII (Diritti di proprietà intellettuale) del memorandum. Se però una parte ha necessità di accedere alla proprietà intellettuale appartenente all'altra parte al fine di utilizzare la proprietà intellettuale elaborata congiuntamente dalle parti a norma della presente integrazione, il proprietario concede l'accesso alle condizioni esposte in dettaglio nell'articolo VIII, lettera B, del memorandum, salvo che condizioni più rigorose in relazione a tali diritti di accesso siano state concordate dalle parti in via eccezionale.

*Articolo VI***Punti di contatto**

Le parti si comunicano reciprocamente i rispettivi punti di contatto per il coordinamento e la gestione sul piano tecnico delle attività per l'interoperabilità dei sistemi CNS e di bordo da effettuare a norma della presente integrazione.

Integrazione 5 dell'appendice 1 dell'allegato 1***del Memorandum di Cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione Europea******Cooperazione SESAR-NextGen sui progetti di collaborazione per l'interoperabilità su scala mondiale****Articolo I***Finalità**

A. La presente integrazione 5 dell'appendice 1 dell'allegato 1 («appendice 1») del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A (il «memorandum») tra gli Stati Uniti d'America («Stati Uniti») e l'Unione europea («UE») definisce i termini e le condizioni della cooperazione su progetti di collaborazione per l'interoperabilità su scala mondiale dei programmi NextGen e SESAR.

B. La presente integrazione:

1. descrive i lavori da effettuare e
2. specifica eventuali eccezioni alle disposizioni in materia di proprietà intellettuale esposte nell'articolo VIII del memorandum.

*Articolo II***Ambito di attività**

Gli Stati Uniti e l'UE («le parti») concordano di coordinarsi a seconda del caso su un certo numero di progetti di collaborazione, in particolare ma non esaustivamente concernenti le attività descritte di seguito. La Federal Aviation Administration («FAA») attua la presente integrazione a nome degli Stati Uniti. La Commissione europea attua la presente integrazione a nome dell'UE e può a tal fine designare l'impresa comune SESAR per svolgere attività di cooperazione a norma della presente integrazione.

A. Le parti concordano che l'obiettivo dei progetti di collaborazione a norma della presente integrazione è migliorare le prestazioni dei voli transatlantici, con particolare attenzione alla messa in opera di tecnologie e procedure per gli utilizzatori dell'aviazione. Tale cooperazione permetterà inoltre di raccogliere dati al fine di consentire la normazione di analisi e metriche.

B. Le parti cooperano all'iniziativa transatlantica di interoperabilità per la riduzione di emissioni (accordo AIRE) al fine di accelerare la messa in opera di soluzioni ecocompatibili di gestione del traffico aereo. L'ambito di cooperazione può comprendere, a titolo non esaustivo, scambi di informazioni sulle migliori pratiche, pianificazione comune di programmi e se possibile l'esecuzione di progetti preoperativi di convalida comuni o coordinati.

*Articolo III***Gestione e attuazione**

A. I lavori effettuati a norma della presente integrazione sono gestiti secondo i termini e le condizioni dell'articolo V dell'appendice 1. L'amministrazione più dettagliata dei progetti di collaborazione è definita dalle parti in un documento amministrativo comune approvato dal comitato di coordinamento istituito a norma dell'appendice 1. Tale documento descrive i mezzi, i ruoli, le responsabilità e i partecipanti per ogni singola iniziativa nonché i processi operativi per i progetti di collaborazione.

B. I lavori da effettuare a norma della presente integrazione sono ulteriormente suddivisi in progetti di collaborazione singoli o in gruppi di progetti connessi. Un documento di lavoro, approvato dal comitato di coordinamento istituito a norma dell'appendice 1, definisce in dettaglio l'ambito di lavoro di ogni singolo progetto di collaborazione o di ogni gruppo; individua i referenti dei programmi tecnici per ogni parte; e descrive la relazione di ogni attività con le altre attività.

*Articolo IV***Finanziamento**

Ogni parte sostiene i costi dei lavori da essa effettuati a norma della presente integrazione.

*Articolo V***Diritti di proprietà intellettuale**

Si applicano i termini e le condizioni esposti all'articolo VIII (Diritti di proprietà intellettuale) del memorandum. Se però una parte ha necessità di accedere alla proprietà intellettuale appartenente all'altra parte al fine di utilizzare la proprietà intellettuale elaborata congiuntamente dalle parti a norma della presente integrazione, il proprietario concede l'accesso alle condizioni esposte in dettaglio nell'articolo VIII, lettera B, del memorandum, salvo che condizioni più rigorose in relazione a tali diritti di accesso siano state concordate dalle parti in via eccezionale.

*Articolo VI***Punti di contatto**

Le parti si comunicano reciprocamente i rispettivi punti di contatto per il coordinamento tecnico e la gestione dei progetti di collaborazione da effettuare a norma della presente integrazione.

Appendice 2 dell'allegato 1**del Memorandum di Cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione Europea****Collaborazione sulla misurazione delle prestazioni nella gestione del traffico aereo***Articolo I***Finalità**

La presente appendice è finalizzata ad attuare l'allegato 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea (il «memorandum») definendo i termini e le condizioni della cooperazione al fine di elaborare misure confrontabili di prestazioni operative, tra cui misure riguardanti le prestazioni operative «gate-to-gate» e l'efficienza in termini di costi, nonché l'influenza del sistema di gestione del traffico aereo (ATM) sul rendimento del carburante. Misure e metodologie confrontabili costituiscono un elemento chiave del consenso e della collaborazione del settore. Tale attività rappresenta il proseguimento del confronto tra USA e UE in merito alle relazioni sulle prestazioni operative connesse all'ATM, prodotte dalla Federal Aviation Administration (FAA) e dall'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL) e pubblicate per la prima volta nel 2009.

*Articolo II***Principi**

Le attività di cooperazione a norma della presente appendice sono effettuate su base di reciprocità in conformità ai principi esposti nell'articolo I, lettera C, del memorandum.

Un comitato di revisione dell'analisi delle prestazioni (PARC), istituito a norma dell'articolo IV della presente appendice, monitora l'attuazione della presente appendice. A norma dell'articolo V della presente appendice il PARC può proporre integrazioni relative agli ambiti individuati.

*Articolo III***Ambito di attività**

A. L'ambito di attività consiste nel contribuire a un quadro di misurazione comune delle prestazioni in ambito ATM. Le attività possono comprendere, a titolo non esaustivo, le attività di cui ai punti A.1 e A.2 del presente articolo:

1. elaborare definizioni e dati comuni per facilitare uno scambio didattico di informazioni sulle sfide e sui successi di ciascuna parte in relazione alla misura delle prestazioni in ambito ATM;
2. tabilire una metodologia standard per la valutazione della prestazione operativa a sostegno dei settori di interesse condiviso. Gli attuali quadri di riferimento delle prestazioni applicati nell'Unione europea e negli Stati Uniti costituiscono uno degli elementi di tale sviluppo.

B. Le parti producono secondo necessità su base di reciprocità, sia individualmente sia in comune, per scambiarsele, analisi e relazioni incentrate sulle metodologie comuni per produrre risultati confrontabili secondo gli orientamenti seguenti:

1. i risultati si basano sulla relazione comune FAA e EUROCONTROL del 2009 che mette a confronto le prestazioni operative in ambito ATM;
2. le analisi comprendono le scomposizioni dettagliate dei ritardi e del diverso rendimento del carburante per fase di volo (gate, rullaggio, partenza, crociera e discesa);
3. le relazioni comprendono le prestazioni al livello della struttura nella misura che entrambe le parti ritengono opportuna, in linea con le relazioni attuali elaborate da FAA e EUROCONTROL;
4. nel corso del processo di completamento delle analisi, i dati e i metodi particolareggiati sono condivisi tra le parti al fine di garantire coerenza metodologica; e
5. le analisi individuano i fattori causali all'origine delle differenze tra le prestazioni, tra cui, a seconda dei casi, il tempo atmosferico, le pratiche di programmazione degli orari e le tecnologie e le procedure in materia di ATM.

C. Le parti concordano che ambiti futuri di cooperazione possono comprendere le scomposizioni dei costi dei servizi di navigazione aerea e le inerenti metriche di efficienza in termini di costi.

D. Le parti prevedono che l'esecuzione di analisi comuni o la redazione di relazioni periodiche sulle prestazioni ottenute sia un processo continuo. Le parti concordano di mettere a disposizione del pubblico i risultati di tale lavoro, salvo diversa decisione comune delle parti, nella misura compatibile con la legge applicabile.

Articolo IV

Gestione

In funzione della disponibilità di fondi, le parti avviano e gestiscono progetti e attività e assicurano che i lavori in corso rimangano incentrati sui risultati e vengano svolti in modo pragmatico e nei tempi prestabiliti, evitando al contempo duplicazioni. A tal fine viene istituito un comitato di revisione dell'analisi delle prestazioni (PARC) con le seguenti attribuzioni:

- A. È copresieduto da un rappresentante per parte della FAA e della Commissione europea o dalle persone rispettivamente designate.
- B. È composto in egual numero da rappresentanti designati dalla FAA e dalla Commissione europea.
- C. Si riunisce non meno di una volta all'anno per:
 - 1. sovrintendere alle attività esposte nell'articolo III della presente appendice;
 - 2. valutare i risultati ottenuti;
 - 3. elaborare le proposte di nuovi progetti o attività comuni da formalizzare come integrazioni della presente appendice o modifiche delle integrazioni, che il PARC sottopone all'adozione del comitato esecutivo stabilito a norma dell'allegato 1, articolo IV, del memorandum;
 - 4. secondo necessità, svolgere consultazioni sui meccanismi di partecipazione delle imprese o sottoporre questioni sulle attività disciplinate dalla presente appendice al comitato esecutivo istituito a norma dell'allegato 1, articolo IV, del memorandum; e
 - 5. approvare le analisi e relazioni periodiche descritte nell'articolo III della presente appendice prima della loro pubblicazione o diffusione.
- D. Stabilisce il proprio regolamento interno. Tutte le decisioni sono adottate per consenso dai suoi copresidenti. Tali decisioni sono adottate per iscritto e sottoscritte dai copresidenti o dalle persone rispettivamente designate.
- E. Riferisce al comitato esecutivo.
- F. Istituisce gruppi di lavoro preposti a attività o progetti specifici a norma della presente appendice, secondo il caso. Ogni gruppo di lavoro è composto da un congruo numero ristretto di partecipanti delle parti. I gruppi di lavoro si riuniscono secondo necessità, seguono le istruzioni ricevute dal PARC e riferiscono regolarmente a quest'ultimo.

Articolo V

Immunità e responsabilità

Le parti possono disciplinare le questioni in materia di immunità e responsabilità connesse alle attività a norma della presente appendice nell'integrazione pertinente, se del caso.

Articolo VI

Attuazione

- A. Tutte le attività previste a norma della presente appendice sono descritte, se necessario, in integrazioni che divengono parte integrante della presente appendice a decorrere dalla loro entrata in vigore.
- B. Ogni integrazione contiene una descrizione delle attività da svolgere, con indicazione del luogo e della durata prevista; del personale e delle altre risorse necessarie per svolgere tali attività; i costi previsti; e di qualsiasi altra informazione pertinente relativa alle attività.

*Articolo VII***Disposizioni finanziarie**

Salvo disposizione contraria specificata in un'integrazione della presente appendice, ogni parte sostiene i costi delle attività da essa effettuate.

*Articolo VIII***Punti di contatto**

Gli uffici designati per il coordinamento e la gestione della presente appendice sono i seguenti:

A. Per gli Stati Uniti d'America:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Telefono: + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

B. Per l'Unione europea:

Direzione per l'Aviazione e i trasporti internazionali
Direzione generale Mobilità e trasporti
Commissione europea
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles - Belgio
Telefono: + 32 2 296 84 30

*Articolo IX***Estinzione**

L'estinzione della presente appendice estingue tutte le integrazioni adottate dalle parti a norma della presente appendice.

Appendice 3 dell'allegato 1

del Memorandum di Cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione Europea

Cooperazione SESAR-NextGen per le attività di messa in opera e l'interoperabilità su scala mondiale

Articolo I

Finalità

La presente appendice è finalizzata ad attuare l'allegato 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea (il «memorandum») definendo i termini e le condizioni ai quali le parti stabiliscono una cooperazione per garantire l'interoperabilità su scala mondiale nei programmi e progetti di messa in opera tra i rispettivi programmi di modernizzazione della gestione del traffico aereo («ATM»), NextGen e SESAR, tenendo conto degli interessi degli utilizzatori civili e militari dello spazio aereo.

Articolo II

Principi

Le attività di cooperazione a norma della presente appendice sono effettuate su base di reciprocità in conformità ai principi esposti nell'articolo I, lettera C, del memorandum. Il comitato di coordinamento della realizzazione, istituito a norma dell'articolo IV della presente appendice, monitora l'attuazione della presente appendice e individua gli ambiti che si prestano a offrire opportunità specifiche di partecipazione a organi consultivi, iniziative, progetti e programmi di messa in opera di ciascuna parte. A norma dell'articolo IV della presente appendice tale comitato di coordinamento può proporre integrazioni relative agli ambiti individuati.

Articolo III

Ambito di attività

A. L'attività consiste nel contribuire alla promozione dell'interoperabilità su scala mondiale in relazione alle attività svolte dalle parti per la messa in opera dell'ATM. Le attività possono comprendere, a titolo non esaustivo, le attività di cui ai paragrafi da A.1 a A.3 del presente articolo.

1. Ambiti generali di collaborazione:

- a) condivisione di informazioni e pareri nel campo dell'armonizzazione globale delle norme e procedure necessarie per la messa in opera dell'ATM;
- b) condivisione di informazioni relative ai piani di attuazione di NextGen e SESAR allo scopo di individuare priorità e sinergie per l'implementazione;
- c) armonizzazione delle procedure operative, della formazione operativa e delle prescrizioni tecniche;
- d) armonizzazione dell'attuazione delle norme;
- e) sincronizzazione, nella misura del possibile, delle attività di attuazione attinenti all'interoperabilità;
- f) individuazione di potenziali lacune e necessità in termini di norme settoriali;
- g) individuazione di potenziali lacune, rischi, problematiche e opportunità in materia di interoperabilità e armonizzazione globale e scambio di informazioni sulle potenziali azioni di mitigazione raccomandate;
- h) individuazione di rischi, problematiche, priorità e opportunità per programmare tempestivamente l'attuazione e condividere le potenziali strategie di mitigazione;
- i) monitoraggio di rischi, problematiche e opportunità e condivisione dei risultati delle rispettive azioni tra le parti;
- j) elaborazione della definizione di «successo» nella modernizzazione e armonizzazione dell'ATM e monitoraggio della situazione delle attività mirate ad assicurare tale successo;

- k) condivisione delle migliori pratiche e dell'esperienza acquisita sia nella gestione delle operazioni sia in quella dei progetti nel corso delle attività di attuazione;
- l) aspetti commerciali e decisioni di investimento;
- m) condivisione di informazioni sulle questioni trasversali riguardanti argomenti pertinenti alla messa in opera, compresi, non a titolo esaustivo, argomenti pertinenti all'attuazione in seno all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO); coordinamento degli sforzi tecnici a sostegno delle attività dispersive e attuative a livello mondiale e dell'ICAO in ambito ATM; e
- n) valutazione della visione dell'intero ciclo di vita ed elaborazione di strategie per l'intero ciclo di vita nella prospettiva della messa in opera.

2. Ambiti di attenzione programmatica per la collaborazione:

- a) comunicazioni, navigazione e sorveglianza (CNS), compresi comunicazione dati (USA) / servizi di collegamento dati (UE);
- b) gestione delle informazioni, compresa la gestione delle informazioni su scala di sistema (SWIM) (USA) / (UE) comprensiva di
 - governance della SWIM
 - utilizzo delle norme SWIM
 - utilizzo dei servizi SWIM
- c) gestione degli arrivi, compresi *Time-Based Flow Management* (TBFM – USA) / gestione degli arrivi (AMAN - UE);
- d) valutazione delle prestazioni dei programmi; e meccanismi di incentivazione a sostegno dell'attuazione.

Per ognuno degli ambiti di attenzione programmatica si individuano e segnalano i rischi, le problematiche e le opportunità di armonizzazione e qualora possibile vanno elaborate proposte per trattare tali ambiti. Il comitato di coordinamento può individuare nuovi ambiti di collaborazione futura a norma dell'articolo IV della presente appendice.

3. Progetti collaborativi:

i progetti collaborativi comprendono ambiti ritenuti necessari per mitigare i rischi riguardanti l'interoperabilità e l'armonizzazione ai fini dell'attuazione. Tra i progetti collaborativi rientrano progetti ad hoc per i quali le parti riconoscono la necessità di un coordinamento o di una sincronizzazione mirati.

B. Su base di reciprocità e secondo necessità, le parti condividono o producono, sia individualmente sia in comune, per scambiarsele, analisi e relazioni che descrivono i programmi, progetti e attività di messa in opera inerenti agli aspetti tecnici e operativi della gestione del traffico aereo.

Articolo IV

Gestione

In funzione della disponibilità di fondi, le parti avviano e gestiscono progetti e attività e assicurano che i lavori in corso siano incentrati sui risultati e vengano svolti in modo pragmatico e nei tempi prestabiliti, al contempo evitando duplicazioni. A tal fine viene istituito un comitato di coordinamento della realizzazione con le seguenti attribuzioni:

- A. È copresieduto da un rappresentante per parte della Federal Aviation Administration (FAA) e della Commissione europea o dalle persone rispettivamente designate.
- B. È composto da un congruo numero di rappresentanti designati dalla FAA e dalla Commissione europea.
- C. Si riunisce non meno di due volte all'anno per:
 - 1. sovrintendere alle attività esposte nell'articolo III della presente appendice;
 - 2. valutare i risultati ottenuti;
 - 3. proporre il lancio di nuovi progetti e attività se del caso;
 - 4. elaborare le proposte di integrazioni o modifiche delle integrazioni della presente appendice che il comitato di coordinamento sottopone all'adozione del comitato esecutivo stabilito a norma dell'allegato 1, articolo IV, del memorandum; e
 - 5. monitorare e assicurare l'effettiva attuazione della presente appendice e, secondo necessità, svolgere consultazioni sui meccanismi di partecipazione delle imprese o sottoporre questioni al comitato esecutivo.

- D. Stabilisce il proprio regolamento interno. Tutte le decisioni sono adottate per consenso dai suoi copresidenti. Tali decisioni sono adottate per iscritto e sottoscritte dai copresidenti o dalle persone rispettivamente designate.
- E. Riferisce al comitato esecutivo.
- F. Istituisce gruppi di lavoro preposti ad attività o progetti specifici a norma della presente appendice, secondo il caso. Ogni gruppo di lavoro è composto da un congruo numero ristretto di partecipanti delle parti. I gruppi di lavoro si riuniscono secondo necessità, seguono le istruzioni ricevute dal comitato di coordinamento e riferiscono regolarmente relazioni a quest'ultimo.

Articolo V

Immunità e responsabilità

Le parti possono disciplinare le questioni in materia di immunità e responsabilità connesse alle attività a norma della presente appendice nell'integrazione pertinente, se del caso.

Articolo VI

Attuazione

- A. Tutte le attività previste a norma della presente appendice sono descritte in integrazioni che divengono parte integrante della presente appendice a decorrere dalla loro entrata in vigore.
- B. Ogni integrazione contiene una descrizione delle attività che devono svolgere le parti o i gruppi di lavoro da esse designate, compresa l'indicazione: del luogo e della durata prevista dei lavori; del personale e delle altre risorse necessarie per svolgere tali attività; i costi previsti; e di qualsiasi altra informazione pertinente relativa alle attività.

Articolo VII

Disposizioni finanziarie

Salvo disposizione contraria specificata in un'integrazione della presente appendice, ogni parte sostiene i costi delle attività da essa effettuate.

Articolo VIII

Punti di contatto

- A. Gli uffici designati per il coordinamento e la gestione della presente appendice sono i seguenti:

- 1. Per gli Stati Uniti d'America:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Telefono: + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

- 2. Per l'Unione europea:

Commissione europea
Direzione generale Mobilità e trasporti
Direzione per l'Aviazione
Unità «Cielo unico europeo»
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles - Belgio
Telefono: + 32 2 296 84 30

- B. I referenti dei programmi tecnici per le specifiche attività sono stabiliti come indicato nelle integrazioni della presente appendice.

*Articolo IX***Estinzione**

L'estinzione della presente appendice estingue tutte le integrazioni adottate dalle parti a norma della presente appendice.

DECISIONE (UE) 2018/539 DEL CONSIGLIO**del 20 marzo 2018****relativa alla conclusione dell'accordo bilaterale tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America su misure prudenziali in materia di assicurazione e riassicurazione**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 6,

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità della decisione (UE) 2017/1792 del Consiglio ⁽²⁾, l'accordo bilaterale tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America su misure prudenziali in materia di assicurazione e riassicurazione («accordo») è stato firmato il 22 settembre 2017, fatta salva la sua conclusione in una data successiva.
- (2) La conclusione dell'accordo rafforzerà la certezza del diritto nell'applicazione dei quadri normativi in materia di assicurazione e di riassicurazione per gli assicuratori e i riassicuratori che operano nell'Unione e negli Stati Uniti d'America, nonché migliorerà la tutela dei contraenti e degli altri consumatori attraverso la cooperazione tra le autorità di vigilanza in materia di scambio di informazioni.
- (3) È opportuno approvare l'accordo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'accordo bilaterale tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America su misure prudenziali in materia di assicurazione e riassicurazione è approvato a nome dell'Unione. ⁽³⁾

Articolo 2

Il presidente del Consiglio procede, a nome dell'Unione, alla notifica prevista all'articolo 8 dell'accordo. ⁽⁴⁾

Articolo 3

La Commissione rappresenta l'Unione nel comitato congiunto di cui all'articolo 7 dell'accordo, sentiti i pareri espressi dal gruppo di lavoro del Consiglio «Servizi finanziari» e informa tale gruppo di lavoro, se opportuno e almeno una volta all'anno, dei progressi compiuti nell'attuazione dell'accordo.

⁽¹⁾ Approvazione del 1° marzo 2018 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Decisione (UE) 2017/1792 del Consiglio, del 29 maggio 2017 relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria dell'accordo bilaterale tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America su misure prudenziali in materia di assicurazione e riassicurazione (GU L 258 del 6.10.2017, pag. 1).

⁽³⁾ L'accordo è stato pubblicato nella GU L 258 del 6.10.2017, pag. 4, unitamente alla decisione relativa alla firma e all'applicazione provvisoria.

⁽⁴⁾ La data di entrata in vigore dell'accordo sarà pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* a cura del segretariato generale del Consiglio.

Articolo 4

Le posizioni che devono essere espresse a nome dell'Unione devono essere adottate conformemente ai trattati e, pertanto, dal Consiglio, come previsto all'articolo 16, paragrafo 1, del trattato sull'Unione europea o all'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 5

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 20 marzo 2018

Per il Consiglio

La presidente

E. ZAHARIEVA

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2018/540 DELLA COMMISSIONE

del 23 novembre 2017

che modifica il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'elenco unionale dei progetti di interesse comune

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee e che abroga la decisione n. 1364/2006/CE e che modifica i regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 347/2013 stabilisce un quadro per l'individuazione, la pianificazione e l'attuazione dei progetti di interesse comune («PIC») necessari a realizzare i nove corridoi geografici strategici prioritari per le infrastrutture energetiche individuati nei settori dell'energia elettrica, del gas e del petrolio e le tre aree prioritarie di rilevanza unionale per le infrastrutture energetiche nel campo delle reti intelligenti, delle autostrade elettriche e delle reti di trasporto del biossido di carbonio.
- (2) A norma del regolamento (UE) n. 347/2013, alla Commissione è conferito il potere di stabilire l'elenco unionale dei progetti di interesse comune («elenco dell'Unione o unionale»).
- (3) I progetti proposti ai fini dell'inserimento nell'elenco unionale sono stati valutati dai gruppi regionali e soddisfano i criteri di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 347/2013.
- (4) I progetti di elenchi regionali dei PIC sono stati concordati dai gruppi regionali in riunioni tecniche. In seguito al parere positivo, formulato dall'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia («Agenzia») il 10 ottobre 2017, sulla coerenza nell'applicazione dei criteri e nell'analisi dei costi-benefici tra le varie regioni, gli organi decisionali dei gruppi regionali hanno adottato gli elenchi regionali il 17 ottobre 2017. A norma dell'articolo 3, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (UE) n. 347/2013, prima di adottare gli elenchi regionali, tutte le proposte di progetto sono state approvate dagli Stati membri interessati dai progetti stessi.
- (5) Le organizzazioni che rappresentano le parti interessate, tra cui produttori, gestori dei sistemi di distribuzione, fornitori, organizzazioni di tutela dei consumatori e dell'ambiente, sono state consultate in merito ai progetti proposti per l'inserimento nell'elenco unionale.
- (6) I progetti di interesse comune dovrebbero essere elencati secondo le priorità strategiche relative alle infrastrutture energetiche transeuropee nell'ordine di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 347/2013. L'elenco unionale non dovrebbe contenere alcuna classificazione dei progetti.
- (7) I progetti di interesse comune dovrebbero essere elencati come progetti a sé stanti o parti di un cluster di vari PIC, in quanto interdipendenti o (potenzialmente) concorrenziali.
- (8) L'elenco unionale è istituito ogni due anni, pertanto l'elenco unionale istituito dal regolamento delegato (UE) 2016/89 della Commissione ⁽²⁾ non è più valido e dovrebbe essere sostituito.
- (9) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 347/2013,

⁽¹⁾ GUL 115 del 25.4.2013, pag. 39.

⁽²⁾ Regolamento delegato (UE) 2016/89 della Commissione, del 18 novembre 2015, che modifica il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'elenco unionale dei progetti di interesse comune (GU L 19 del 27.1.2016, pag. 1).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato VII del regolamento (UE) n. 347/2013 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 23 novembre 2017

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

L'allegato VII del regolamento (UE) n. 347/2013 è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO VII

ELENCO UNIONALE DEI PROGETTI DI INTERESSE COMUNE (“ELENCO UNIONALE”), DI CUI ALL'ARTICOLO 3, PARAGRAFO 4**A. PRINCIPI APPLICATI NELLA STESURA DELL'ELENCO UNIONALE****1) Cluster di progetti di interesse comune (PIC)**

Alcuni PIC formano un cluster a causa della loro natura interdipendente e concorrenziale o potenzialmente tale. Sono istituiti i seguenti tipi:

- a) **cluster di PIC interdipendenti**, definito “cluster X costituito dai seguenti PIC”; raggruppa i PIC necessari ad affrontare una strozzatura comune a diversi paesi e la cui realizzazione simultanea crea sinergie. In questa fattispecie, per conseguire benefici a livello unionale è necessario che siano realizzati tutti i PIC;
- b) cluster di PIC potenzialmente concorrenziali, definito “cluster X costituito da uno o più dei seguenti PIC”; rispecchia l'incertezza circa l'entità della strozzatura comune a più paesi. In questa fattispecie non è necessario che siano realizzati tutti i PIC inclusi nel cluster. È il mercato che determina se devono essere realizzati tutti, alcuni o un unico PIC, posto che siano in possesso delle dovute approvazioni a livello di pianificazione, autorizzazione e conformità regolamentare. Il numero di PIC necessari, anche in termini di fabbisogno di capacità, è valutato nuovamente nel successivo processo di individuazione dei PIC; e
- c) cluster di PIC concorrenziali, definito “cluster X costituito da uno dei seguenti PIC”; affronta la stessa strozzatura, la cui entità è tuttavia più chiara rispetto al caso del cluster di PIC potenzialmente concorrenziali e perciò la realizzazione di un solo PIC funge allo scopo. È il mercato che determina quale PIC debba essere realizzato, posto che sia in possesso delle dovute approvazioni a livello di pianificazione, autorizzazione e conformità regolamentare. Se del caso, il numero di PIC necessari è valutato nuovamente nel successivo processo di individuazione dei PIC.

Tutti i PIC beneficiano degli stessi diritti e rispettano gli stessi obblighi sanciti dal regolamento (UE) n. 347/2013.

2) Trattamento delle sottostazioni e delle stazioni di compressione

Le sottostazioni e le stazioni back-to-back per l'energia elettrica nonché le stazioni di compressione per il gas sono ritenute parte dei PIC se ubicate geograficamente lungo le linee di trasmissione/trasporto. Le sottostazioni, le stazioni back-to-back e le stazioni di compressione sono considerate PIC a sé stanti e figurano esplicitamente nell'elenco unionale se la loro ubicazione geografica è diversa dalle linee di trasmissione/trasporto. Esse beneficiano degli stessi diritti e rispettano gli stessi obblighi sanciti dal regolamento (UE) n. 347/2013.

3) Progetti non più considerati PIC e progetti entrati a far parte di altri PIC

- a) Diversi progetti inclusi negli elenchi unionali istituiti dal regolamento (UE) n. 1391/2013 e dal regolamento (UE) 2016/89 non sono più considerati PIC per uno o più dei seguenti motivi:
 - il progetto è già stato messo in servizio o sarà messo in servizio nell'immediato futuro per cui non beneficia delle disposizioni del regolamento (UE) n. 347/2013,
 - in base a nuovi dati il progetto non soddisfa i criteri generali,
 - il promotore non ha ripresentato il progetto al processo di selezione per il presente elenco unionale, oppure
 - nel processo di selezione il progetto ha ricevuto un punteggio inferiore rispetto ad altri PIC candidati.

Tali progetti (tranne quelli messi in servizio) possono essere considerati atti a figurare nel prossimo elenco unionale se vengono meno i motivi dell'esclusione dall'attuale elenco.

Tali progetti non sono PIC ma per motivi di trasparenza e di chiarezza sono elencati con il loro numero PIC originario nell'allegato VII, punto C, come **"Progetti non più considerati PIC"**.

- b) Inoltre, alcuni progetti inclusi negli elenchi unionali istituiti dal regolamento (UE) n. 1391/2013 e dal regolamento (UE) 2016/89 durante il loro processo di attuazione sono diventati parte integrante di altri (cluster di) PIC.

Tali progetti non sono più considerati PIC indipendenti, ma per motivi di trasparenza e di chiarezza sono elencati con il loro numero PIC originario nel presente allegato, punto C, come **"Progetti che sono ora parte integrante di altri PIC"**.

4) Definizione di "PIC definiti anche autostrade elettriche"

Con l'espressione "PIC definiti anche autostrade elettriche" s'intendono PIC che appartengono a uno dei corridoi prioritari dell'elettricità e all'area tematica prioritaria "Autostrade elettriche".

B. ELENCO UNIONALE DEI PROGETTI DI INTERESSE COMUNE

1) Corridoio prioritario "Rete offshore nei mari del Nord" ("Northern Seas offshore grid, NSOG")

N.	Definizione
1.1	Cluster Belgio — Regno Unito [attualmente denominato "NEMO"], costituito dai seguenti PIC: 1.1.1. Interconnessione fra Gezelle (BE) e i dintorni di Richborough (UK) 1.1.2. Linea interna fra i dintorni di Richborough e Canterbury (UK)
1.3	Cluster Danimarca — Germania, costituito dai seguenti PIC: 1.3.1. Interconnessione fra Endrup (DK) e Niebüll (DE) 1.3.2. Linea interna fra Niebüll e Brunsbütte (DE)
1.4	Cluster Danimarca — Germania, costituito dai seguenti PIC: 1.4.1. Interconnessione fra Kassø (DK) e Audorf (DE) 1.4.2. Linea interna fra Audorf e Amburgo/Nord (DE) 1.4.3. Linea interna fra Amburgo/Nord e Dollern (DE)
1.6	Interconnessione Francia – Irlanda fra La Martyre (FR) e Great Island o Knockraha (IE) [attualmente denominata "Celtic Interconnector"]
1.7	Cluster per l'interconnessione Francia — Regno Unito, costituito da uno o più dei seguenti PIC: 1.7.1. Interconnessione fra il Cotentin (FR) e i dintorni di Exeter (UK) [attualmente denominata "FAB"] 1.7.2. Interconnessione fra Tourbe (FR) e Chilling (UK) [attualmente denominata "IFA2"] 1.7.3. Interconnessione fra Coquelles (FR) e Folkestone (UK) [attualmente denominata "ElecLink"] 1.7.4. Interconnessione fra Le Havre (FR) e Lovedean (UK) [attualmente denominata "AQUIND"] 1.7.5. Interconnessione fra i dintorni di Dunkerque (FR) e i dintorni di Kingsnorth (UK) [attualmente denominata "Gridlink"]
1.8	Cluster Germania — Norvegia [attualmente denominato "NordLink"] 1.8.1. Interconnessione fra Wilster (DE) e Tonstad (NO) 1.8.2. Potenziamento delle linee interne nella Norvegia meridionale

N.	Definizione
1.9	1.9.1. Interconnessione Irlanda — Regno Unito fra Wexford (IE) e Pembroke, Galles (UK) [attualmente denominata "Greenlink"]
1.10	Cluster Interconnessioni Francia - Norvegia, costituito da uno o più dei seguenti PIC: 1.10.1 Interconnessione fra Blythe (UK) and Kvilldal (NO) [attualmente denominata "North Sea Link"] 1.10.2 Interconnessione fra Peterhead (UK) and Simadalen (NO) [attualmente denominata "NorthConnect"]
1.12	Cluster d'impianti di stoccaggio di energia elettrica nel Regno Unito, costituito da uno o più dei seguenti PIC: 1.12.1 Stoccaggio di energia ad aria compressa a Larne 1.12.2 Stoccaggio di energia ad aria compressa nel Cheshire 1.12.3 Stoccaggio di energia ad aria compressa a Middlewich [attualmente denominato "CARES"] 1.12.4 Stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio a Cruachan II 1.12.5 Stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio a Coire Glas
1.13	Interconnessione Islanda – Regno Unito [attualmente denominata "Ice Link"]
1.14	Interconnessione tra Revsing (DK) e Bicker Fen (UK) [attualmente denominata "Vicking Link"]
1.15	Interconnessione fra l'area di Anversa (BE) e i dintorni di Kemsley (UK)
1.16	Interconnessione tra Paesi Bassi e Regno Unito
1.17	Stoccaggio di energia ad aria compressa a Zuidwending (NL)
1.18	Impianto offshore di stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio in Belgio [attualmente denominato "iLand"]

2) **Corridoio prioritario "Interconnessioni di energia elettrica nord-sud nell'Europa occidentale" ("NSI West Electricity")**

N.	Definizione
2.2	2.2.1 Prima interconnessione fra Lixhe (BE) e Oberzier (DE) [attualmente denominata "ALEGrO"] 2.2.4 Seconda interconnessione fra Belgio e Germania
2.4	Interconnessione fra Codrongianos (IT), Lucciana (Corsica, FR) e Suvereto (IT) [attualmente denominata "SACOI 3"]
2.5	2.5.1. Interconnessione fra Grande Ile (FR) e Piosasco (IT) [attualmente denominata "Savoia-Piemonte"]
2.7	Interconnessione tra l'Aquitania (FR) e i Paesi baschi (ES) [attualmente denominata "Golfo di Biscaglia"]
2.9	Linea interna fra Osterath e Philippsburg (DE) per aumentare la capacità alle frontiere occidentali [attualmente denominata "Ultranet"]
2.10	Linea interna fra Brunsbüttel-Großgartach e Wilster-Grafenrheinfeld (DE) per aumentare la capacità alle frontiere settentrionali e meridionali [attualmente denominata "Suedlink"]
2.13	Cluster per l'interconnessione Irlanda — Regno Unito, costituito dai seguenti PIC: 2.13.1. Interconnessione fra Woodland (IE) e Turleenan (UK) 2.13.2. Interconnessione fra Srananagh (IE) e Turleenan (UK)

N.	Definizione
2.14	Interconnessione fra Thusis/Sils (CH) e Verderio Inferiore (IT) [attualmente denominata "Greenconnector"]
2.15	2.15.1. Interconnessione fra Airolo (CH) e Baggio (IT)
2.16	Cluster di linee interne, costituito dai seguenti PIC: 2.16.1. Linea interna tra Pedralva e Sobrado (PT), già denominata Pedralva e Alfena (PT) 2.16.3. Linea interna tra Vieira do Minho, Ribeira de Pena e Feira (PT), già denominata Frades B, Ribeira de Pena e Feira (PT)
2.17	Interconnessione Portogallo — Spagna tra Beariz — Fontefría (ES), Fontefria (ES) — Ponte de Lima (PT) (già Vila Fria/Viana do Castelo) e Ponte de Lima — Vila Nova de Famalicão (PT) (già Vila do Conde) (PT), che include le sottostazioni di Beariz (ES), Fontefría (ES) e Ponte de Lima (PT)
2.18	Aumento di capacità dello stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio a Kaunertal, Tirolo (AT)
2.23	Linee interne alla frontiera belga settentrionale tra Zandvliet e Lillo-Liefkenshoek (BE), e tra Liefkenshoek e Mercator, che comprende una sottostazione a Lillo (BE) [attualmente denominato "BRABO II + III"]
2.24	Dorsale occidentale interna belga tra Horta-Mercator (BE)
2.27	2.27.1 Interconnessione tra l'Aragona (ES) e i Pirenei atlantici (FR) 2.27.2. Interconnessione fra la Navarra (ES) e le Landes (FR)
2.28	2.28.1 Stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio, Mont-Negre (ES) 2.28.2 Stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio, Navaleo (ES) 2.28.3 Stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio, Girones & Raïmats (ES)

3) **Corridoio prioritario "Interconnessioni di energia elettrica nord-sud nell'Europa centro-orientale e sudorientale" ("NSI East Electricity")**

N.	Definizione
3.1	Cluster Austria — Germania, costituito dai seguenti PIC: 3.1.1. Interconnessione fra St. Peter (AT) e Isar (DE) 3.1.2. Linea interna fra St. Peter e Tauern (AT) 3.1.4. Linea interna fra il Tirolo occidentale e Zell-Ziller (AT)
3.2	3.2.2. Linea interna fra Lienz e Obersielach (AT)
3.4	Interconnessione tra Wurmlach (AT) e Somplago (IT)
3.7	Cluster Bulgaria — Grecia fra Maritsa East 1 e N. Santa, con i potenziamenti interni necessari in Bulgaria, costituito dai seguenti PIC: 3.7.1. Interconnessione fra Maritsa East 1 (BG) e N. Santa (EL) 3.7.2. Linea interna fra Maritsa East 1 e Plovdiv (BG) 3.7.3. Linea interna fra Maritsa East 1 e Maritsa East 3 (BG) 3.7.4. Linea interna fra Maritsa East 1 e Burgas (BG)

N.	Definizione
3.8	<p>Cluster Bulgaria — Romania per l'aumento della capacità [attualmente denominato "Corridoio del Mar Nero"], costituito dai seguenti PIC:</p> <p>3.8.1. Linea interna fra Dobrudja e Burgas (BG)</p> <p>3.8.4. Linea interna fra Cernavoda e Stalpu (RO)</p> <p>3.8.5. Linea interna fra Gutinas e Smardan (RO)</p>
3.9	3.9.1. Interconnessione fra Žerjavenec (HR)/Hévíz (HU) e Cirkovce (SI)
3.10	<p>Cluster Israele — Cipro — Grecia [attualmente denominato "Interconnettore EUROASIA"], costituito dai seguenti PIC:</p> <p>3.10.1. Interconnessione fra Hadera (IL) e Kofinou (CY)</p> <p>3.10.2. Interconnessione fra Kofinou (CY) e Korakia, Creta (EL)</p> <p>3.10.3. Linea interna fra Korakia, Creta e l'Attica (EL)</p>
3.11	<p>Cluster di linee interne nella Repubblica ceca, costituito dai seguenti PIC:</p> <p>3.11.1. Linea interna fra Vernerov e Vitkov (CZ)</p> <p>3.11.2. Linea interna fra Vitkov e Prestice (CZ)</p> <p>3.11.3. Linea interna fra Prestice e Kocin (CZ)</p> <p>3.11.4. Linea interna fra Kocin e Mirovka (CZ)</p> <p>3.11.5. Linea interna fra Mirovka e linea V413 (CZ)</p>
3.12	Linea interna in Germania fra Wolmirstedt e la Baviera per aumentare la capacità di trasmissione interna nord-sud
3.14	<p>Potenziamenti interni in Polonia [parte del cluster attualmente denominato "GerPol Power Bridge"], costituito dai seguenti PIC:</p> <p>3.14.2. Linea interna fra Krajnik e Baczyna (PL)</p> <p>3.14.3. Linea interna fra Mikułowa e Świebodzice (PL)</p> <p>3.14.4. Linea interna fra Baczyna e Plewiska (PL)</p>
3.16	3.16.1. Interconnessione Ungheria — Slovacchia fra Gabčíkovo (SK) — Gönyű (HU) e Veľký Ďur (SK)
3.17	Interconnessione Ungheria - Slovacchia fra Sajóvánka (HU) e Rimavská Sobota (SK)
3.21	Interconnessione fra Salgareda (IT) e la regione di Divaccia — Bericevo (SI)
3.22	<p>Cluster Romania — Serbia [attualmente denominato "Mid Continental East Corridor"] e Italia — Montenegro, costituito dai seguenti PIC:</p> <p>3.22.1. Interconnessione fra Resita (RO) e Pancevo (RS)</p> <p>3.22.2. Linea interna fra Portile de Fier e Resita (RO)</p> <p>3.22.3. Linea interna fra Resita e Timisoara/Sacalaz (RO)</p> <p>3.22.4. Linea interna fra Arad e Timisoara/Sacalaz (RO)</p> <p>3.22.5. Interconnessione fra Villanova (IT) e Lastva (ME)</p>
3.23	Stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio sul fiume Yadenitsa (BG)
3.24	Stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio ad Amfilochia (EL)
3.27	Interconnessione tra la Sicilia (IT) e la Tunisia (TU) [attualmente denominata "ELMED"]

4) **Corridoio prioritario “Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico” (Baltic Energy Market Interconnection Plan, “BEMIP elettricità”)**

N.	Definizione
4.1	Interconnessione Danimarca — Germania fra Ishøj/Bjæverskov (DK) e Bentwisch (DE) via i parchi eolici offshore Kriegers Flak (DK) e Baltic 1 e 2 (DE) [attualmente denominato “Kriegers Flak Combined Grid Solution”]
4.2	Cluster Estonia — Lettonia fra Kilingi-Nõmme e Riga [attualmente denominato “Terza interconnessione”], costituito dai seguenti PIC: 4.2.1 Interconnessione fra Kilingi-Nõmme (EE) e la sottostazione CHP2 di Riga (LV) 4.2.2 Linea interna fra Harku e Sindi (EE) 4.2.3 Linea interna fra Riga CHP 2 e Riga HPP (LV)
4.4	4.4.1. Linea interna fra Ventspils, Tume e Imanta (LV) 4.4.2. Linea interna fra Ekhyddan e Nybro/Hemsjö (SE)
4.5	4.5.2. Linea interna fra Stanisławów e Ostrołęka (PL)
4.6	Stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio in Estonia
4.7	Aumento di capacità dello stoccaggio di energia elettrica mediante pompaggio a Kruonis (LT)
4.8	Integrazione e sincronizzazione del sistema elettrico degli Stati baltici con le reti europee, costituito dai seguenti PIC: 4.8.1. Interconnessione fra Tartu (EE) e Valmiera (LV) 4.8.2. Linea interna fra Balti e Tartu (EE) 4.8.3. Interconnessione fra Tsirguliina (EE) e Valmiera (LV) 4.8.4. Linea interna fra Eesti e Tsirguliina (EE) 4.8.5. Linea interna fra la sottostazione in Lituania e la frontiera (LT) 4.8.7 Linea interna fra Paide e Sindi (EE) 4.8.8. Linea interna fra Vilnius e Neris (LT) 4.8.9 Altri aspetti infrastrutturali della sincronizzazione del sistema elettrico degli Stati baltici con le reti europee
4.10	Cluster Finlandia — Svezia [attualmente denominato “Terza interconnessione Finlandia — Svezia”], costituito dai seguenti PIC: 4.10.1 Interconnessione tra la Finlandia settentrionale e la Svezia settentrionale 4.10.2. Linea interna fra Keminmaa e Pyhänselkä (FI)

5) **Corridoio prioritario “Interconnessioni del gas nord-sud nell’Europa occidentale” (NSI West Gas)**

N.	Definizione
5.1	5.1.1. Inversione dei flussi fisici al punto di interconnessione di Moffat (IE/UK) 5.1.2. Potenziamento del gasdotto SNIP (fra la Scozia e l’Irlanda del Nord) per consentire l’inversione dei flussi fisici fra Ballylumford e Twynholm 5.1.3. Sviluppo del deposito sotterraneo di gas di Islandmagee a Larne (Irlanda del Nord)
5.3	Terminale e gasdotto di collegamento per il GNL a Shannon (IE)

N.	Definizione
5.4	5.4.1 Interconnessione ES-PT (3ª interconnessione) — 1ª fase 5.4.2 Interconnessione ES-PT (3ª interconnessione) — 2ª fase
5.5	5.5.1 Transito meridionale, Pirenei orientali [attualmente denominato "STEP"] 5.5.2 Asse orientale gas Spagna-Francia, punto di interconnessione fra la penisola iberica e la Francia, incluse le stazioni di compressione a St-Avit, Palleau e St. Martin de Crau [attualmente denominato "Midcat"]
5.10	Interconnessione a inversione di flusso sul gasdotto TENP in Germania
5.11	Interconnessione a inversione di flusso fra Italia e Svizzera nel punto di interconnessione del Passo Gries
5.19	Connessione di Malta alla rete europea del gas — gasdotto di interconnessione con l'Italia (Gela)
5.21	Adattamento gas da basso ad alto potere calorifico in Francia e in Belgio

6) **Corridoio prioritario "Interconnessioni del gas nord-sud nell'Europa centroorientale e sudorientale" (NSI East Gas)**

N.	Definizione
6.2	Interconnessione tra Polonia, Slovacchia, Repubblica ceca e Ungheria, con relativi potenziamenti interni, costituita da uno o più dei seguenti PIC: 6.2.1. Interconnessione Polonia — Slovacchia 6.2.2 Corridoio nord- sud del gas nella Polonia orientale e 6.2.10 Interconnessione Polonia — Repubblica ceca [attualmente denominata "Stork II"] 6.2.11 Corridoio nord- sud del gas nella Polonia occidentale 6.2.12. Gasdotto Tvrdonice-Libhošť, compreso l'ammodernamento della stazione di compressione di Břeclav (CZ) e i seguenti PIC: 6.2.13 Aumento della capacità di trasporto all'interconnessione Slovacchia — Ungheria 6.2.14 Potenziamento del sistema di trasporto tra Vecsés e Városföld necessario per l'aumento della capacità di interconnessione Slovacchia-Ungheria
6.4	PIC Interconnessione bidirezionale austro-ceca (BACI) fra Baumgarten (AT) — Reinthal (CZ/AT) — Břeclav (CZ), con capacità fino 6,57 miliardi di m ³ annui (1)
6.5	Cluster, terminale GNL di Veglia e gasdotti di collegamento ed evacuazione verso l'Ungheria e oltre, costituito dai seguenti PIC: 6.5.1 Sviluppo di un terminale GNL a Veglia (HR) fino a 2,6 miliardi di m ³ annui — Fase I e gasdotto di collegamento Omišalj – Zlobin (HR) 6.5.5 "Stazione di compressione 1" nel sistema croato di trasporto del gas 6.5.6 Ampliamento del terminale GNL a Veglia (HR) al di sopra di 2,6 miliardi di m ³ annui — Fase II e gasdotti di evacuazione Zlobin — Bosiljevo — Sisak — Kozarac — Slobodnica (HR)
6.8	Cluster Interconnessione fra Grecia — Bulgaria e necessari potenziamenti in Bulgaria, costituito dai seguenti PIC: 6.8.1. Interconnessione Grecia — Bulgaria [attualmente denominata "IGB"] tra Komotini (EL) e Stara Zagora (BG) e stazione di compressione a Kipi (EL) 6.8.2 Ripristino, ammodernamento e ampliamento del sistema di trasporto bulgaro

N.	Definizione
6.9	6.9.1. Terminale GNL nella Grecia settentrionale
6.10	PIC Interconnessione gasiera Bulgaria — Serbia [attualmente denominata IBS]
6.20	<p>Cluster per aumentare la capacità di stoccaggio nell'Europa sudorientale, costituito da uno o più dei seguenti PIC:</p> <p>6.20.2. Ampliamento del deposito sotterraneo di Chiren (BG)</p> <p>6.20.3 Deposito sotterraneo a sud di Kavala e stazione di misura e regolazione (EL)</p> <p>e uno dei seguenti PIC:</p> <p>6.20.4. Progetto "Depomures" in Romania</p> <p>6.20.6. Deposito sotterraneo di gas a Sarmasel, in Romania</p>
6.23	Interconnessione Ungheria — Slovenia (Nagykanizsa — Tornyiszentmiklós (HU) — Lendava (SI) – Kidričevo)
6.24	<p>Cluster per aumentare gradualmente la capacità nel corridoio di trasporto bidirezionale Bulgaria — Romania — Ungheria — Austria (attualmente denominato "ROHUAT/BRUA"), al fine di consentire il trasporto di 1,75 miliardi di m³ annui nella prima fase e 4,4 miliardi di m³ annui nella seconda fase, comprese nuove risorse provenienti dal Mar Nero nella seconda e/o terza fase:</p> <p>6.24.1 ROHUAT/BRUA – prima fase, che comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> — inversione del flusso tra Romania e Ungheria: tratto ungherese, prima fase, stazione di compressione a Csanádpalota — Sviluppo della capacità di trasporto in Romania da Podișor a Recas, comprendente un nuovo gasdotto con nuova stazione di misura e tre nuove stazioni di compressione a Podisor, Bibesti e Jupa — Stazione di compressione del progetto GCA Mosonmagyaróvár (sviluppo sul lato austriaco) <p>6.24.4 ROHUAT/BRUA – seconda fase, che comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> — gasdotto Városföld-Ercsi — Győr (HU) — gasdotto Ercsi-Százhalombatta (HU) — stazione di compressione di Városföld (HU) — ampliamento della capacità di trasporto in Romania verso l'Ungheria, da Recas a Horia fino a 4,4 miliardi di m³ annui e ampliamento delle stazioni di compressione a Podisor, Bibesti e Jupa — gasdotto sponde del Mar Nero — Podișor (RO), per trasportare il gas del Mar Nero — inversione del flusso tra Romania e Ungheria: tratto ungherese, seconda fase, stazione di compressione a Csanádpalota o Algyő (HU) <p>6.24.10 ROHUAT/BRUA – terza fase, che comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> — potenziamento del sistema rumeno di trasporto Onesti — Isaccea con inversione di flusso a Isaccea — potenziamento del sistema rumeno di trasporto Onesti — Nadlac — ampliamento del sistema rumeno di trasporto del gas proveniente dalle sponde dal Mar Nero
6.25	<p>Cluster di infrastrutture per portare nuovo gas nell'Europa centrale e sudorientale, a fini di diversificazione, costituito da uno o più dei seguenti PIC, sviluppati in modo coordinato ed efficiente</p> <p>6.25.1. Sistema di gasdotti dalla Bulgaria alla Slovacchia via la Romania e l'Ungheria [attualmente denominato "Eastring"]</p> <p>6.25.4. Infrastruttura finalizzata allo sviluppo dello hub bulgaro del gas</p>
6.26	<p>6.26.1 Cluster Croazia — Slovenia — Austria a Rogatec, costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> — interconnessione Croazia — Slovenia (Lučko — Zabok - Rogatec) — stazione di compressione a Kidričevo, seconda fase dell'ammodernamento (SI)

N.	Definizione
	<ul style="list-style-type: none"> — stazioni di compressione 2 e 3 nel sistema croato di trasporto del gas — GCA 2015/08: entrata/uscita Murfeld (AT) — ammodernamento dell'interconnessione a Murfeld/Ceršak (AT-SI) — ammodernamento dell'interconnessione a Rogatec

(¹) L'attuazione del PIC BACI dipenderà dall'esito del progetto pilota "Miglioramento degli scambi regionali".

7) **Corridoio prioritario "Corridoio meridionale del gas" (Southern Gas Corridor, SGC)**

N.	Definizione
7.1	<p>PIC Cluster di infrastrutture di trasporto integrate, dedicate e scalabili e delle relative attrezzature per il trasporto di almeno 10 miliardi di m³ annui di nuove fonti di gas dalla regione del Caspio, attraverso Azerbaigian, Georgia e Turchia per raggiungere i mercati dell'UE in Grecia e Italia, costituito dai seguenti PIC:</p> <p>7.1.1. Gasdotto dal Turkmenistan e Azerbaigian all'UE, via Georgia e Turchia [attualmente noto come la combinazione del "Gasdotto transcaspico" (TCP), del "Futuro ampliamento del gasdotto del Caucaso meridionale" (SCPFX) e del "Gasdotto transanatolico" (TANAP)]</p> <p>7.1.3. Gasdotto dalla Grecia all'Italia via Albania e mare Adriatico [attualmente denominato "Gasdotto transadriatico" (TAP)] comprendente una stazione di misura e regolazione e una stazione di compressione a Nea Messimvria</p>
7.3	<p>PIC Cluster di infrastrutture per portare nuovo gas da giacimenti di gas del Mediterraneo orientale, costituito da:</p> <p>7.3.1 Gasdotto da giacimenti di gas del Mediterraneo orientale alla Grecia continentale via Creta [attualmente denominato "EastMed Pipeline"], con stazione di misura e regolazione a Megalopoli e in subordine i seguenti PIC:</p> <p>7.3.3. Gasdotto offshore dalla Grecia all'Italia [attualmente denominato "Gasdotto Poseidon"]</p> <p>7.3.4 Potenziamento delle capacità di trasporto interno sud-nord in Italia [attualmente denominato "Adriatica Line"]</p>
7.5	Sviluppo di infrastrutture per il gas a Cipro [attualmente denominato "Cipro Gas2EU"]

8) **Corridoio prioritario "Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico (gas)" (Baltic Energy Market Interconnection Plan, "BEMIP gas")**

N.	Definizione
8.1	8.1.1. Interconnessione Estonia — Finlandia [attualmente denominata "Balticconnector"]
8.2	<p>Cluster per l'ammodernamento delle infrastrutture nella regione del mar Baltico orientale, costituito dai seguenti PIC:</p> <p>8.2.1. Potenziamento dell'interconnessione Lettonia — Lituania</p> <p>8.2.2. Potenziamento dell'interconnessione Estonia — Lettonia</p> <p>8.2.4. Potenziamento del deposito sotterraneo di gas di Inčukalns (LV)</p>
8.3	<p>Cluster di infrastrutture, costituito dai seguenti PIC:</p> <p>8.3.1 Potenziamento dell'interconnessione Nybro — Polonia/Danimarca</p> <p>8.3.2 Interconnessione Polonia–Danimarca [attualmente denominata "Baltic Pipe"]</p>
8.5	Interconnessione Polonia-Lituania [attualmente denominata "GIPL"]
8.6	Terminale GNL a Göteborg in Svezia
8.7	Aumento della capacità del terminale GNL di Świnoujście in Polonia

9) **Corridoio prioritario “Connessioni di approvvigionamento del petrolio nell'Europa centroorientale” (Oil supply connections, OSC)**

N.	Definizione
9.1	Oleodotto Adamowo — Brody: oleodotto che collega il sito di trattamento della società JSC Uktransnafta di Brody (Ucraina) e il sito di stoccaggio di Adamowo (Polonia)
9.2	Oleodotto Bratislava — Schwechat: oleodotto che collega Schwechat (Austria) e Bratislava (Repubblica slovacca)
9.4	Oleodotto Litvinov (Repubblica ceca) — Spergau (Germania): progetto di ampliamento dell'oleodotto Druzhba che trasporta greggio alla raffineria TRM di Spergau
9.5	Cluster, oleodotto della Pomerania (Polonia), costituito dai seguenti PIC: 9.5.1. Costruzione del terminale petrolifero a Danzica (fase II) 9.5.2. Ampliamento dell'oleodotto della Pomerania: seconda linea dell'oleodotto
9.6	TAL Plus: aumento della capacità dell'oleodotto TAL fra Trieste (Italia) e Ingolstadt (Germania)

10) **Area tematica prioritaria “Sviluppo di reti intelligenti”**

N.	Definizione
10.3	SINCRO.GRID (Slovenia, Croazia) — Integrazione innovativa di soluzioni sinergiche e basate su tecnologia matura per aumentare la sicurezza delle operazioni dei sistemi elettrici della Slovenia e della Croazia simultaneamente
10.4	ACON (Repubblica ceca, Slovacchia) — Obiettivo principale di ACON (Again Connected Networks, Reti nuovamente connesse) è promuovere l'integrazione dei mercati dell'energia elettrica della Repubblica ceca e della Repubblica slovacca
10.5	ALPGRID (Austria, Italia) — Integrazione innovativa di soluzioni sinergiche e basate su tecnologia matura per aumentare simultaneamente l'efficienza operativa dei sistemi elettrici regionali austriaci e italiani
10.6	Iniziativa Frontiere intelligenti (Francia, Germania) — Iniziativa Frontiere intelligenti consentirà di collegare le politiche elaborate da Francia e Germania al fine di sostenere città e territori nelle rispettive strategie di transizione energetica nonché l'integrazione dei mercati europei

11) **Area tematica prioritaria “Autostrade elettriche”**

Elenco dei PIC anche definiti autostrade elettriche

N.	Definizione
Corridoio prioritario “Rete offshore nei mari del Nord” (Northern Seas offshore grid, NSOG)	
1.1	1.1.1. Interconnessione fra Gezelle (BE) e i dintorni di Richborough (UK)
1.3	Cluster Danimarca — Germania, costituito dai seguenti PIC: 1.3.1. Interconnessione fra Endrup (DK) e Niebüll (DE) 1.3.2. Linea interna fra Niebüll e Brunsbütte (DE)

N.	Definizione
1.4	Cluster Danimarca — Germania, costituito dai seguenti PIC: 1.4.1. Interconnessione fra Kassø (DK) e Audorf (DE) 1.4.2. Linea interna fra Audorf e Amburgo/Nord (DE) 1.4.3. Linea interna fra Amburgo/Nord e Dollern (DE)
1.6	Interconnessione Francia – Irlanda fra La Martyre (FR) e Great Island o Knockraha (IE) [attualmente denominata “Celtic Interconnector”]
1.7	Cluster per l'interconnessione Francia — Regno Unito, costituito da uno o più dei seguenti PIC: 1.7.1. Interconnessione fra il Cotentin (FR) e i dintorni di Exeter (UK) [attualmente denominata “FAB”] 1.7.2. Interconnessione fra Tourbe (FR) e Chilling (UK) [attualmente denominata “IFA2”] 1.7.3. Interconnessione fra Coquelles (FR) e Folkestone (UK) [attualmente denominata “ElecLink”] 1.7.4. Interconnessione fra Le Havre (FR) e Lovedean (UK) [attualmente denominata “AQUIND”] 1.7.5. Interconnessione fra i dintorni di Dunkerque (FR) e i dintorni di Kingsnorth (UK) [attualmente denominata “Gridlink”]
1.8	Cluster Germania — Norvegia [attualmente denominato “NordLink”] 1.8.1. Interconnessione fra Wilster (DE) e Tonstad (NO) 1.8.2. Potenziamento delle linee interne nella Norvegia meridionale
1.10	Cluster Interconnessioni Francia - Norvegia, costituito da uno o più dei seguenti PIC: 1.10.1. Interconnessione fra Blythe (UK) and Kvilldal (NO) [attualmente denominata “North Sea Link”] 1.10.2. Interconnessione fra Peterhead (UK) and Simadalen (NO) [attualmente denominata “NorthConnect”]
1.13	Interconnessione Islanda – Regno Unito [attualmente denominata “Ice Link”]
1.14	Interconnessione tra Revsing (DK) e Bicker Fen (UK) [attualmente denominata “Vicking Link”]
1.15	Interconnessione fra l'area di Anversa (BE) e i dintorni di Kemsley (UK)
1.16	Interconnessione tra Paesi Bassi e Regno Unito
Corridoio prioritario “Interconnessioni di energia elettrica nord-sud nell'Europa occidentale” (NSI West Electricity)	
2.2	2.2.1. Prima interconnessione fra Lixhe (BE) e Oberzier (DE) [attualmente denominata “ALEGrO”] 2.2.4. Seconda interconnessione fra Belgio e Germania
2.4	Interconnessione fra Codrongianos (IT), Lucciana (Corsica, FR) e Suvereto (IT) [attualmente denominata “SACOI 3”]
2.5	2.5.1. Interconnessione fra Grande Ile (FR) e Piossasco (IT) [attualmente denominata “Savoia-Piemonte”]
2.7	Interconnessione tra l'Aquitania (FR) e i Paesi baschi (ES) [attualmente denominata “Golfo di Biscaglia”]
2.9	Linea interna fra Osterath e Philippsburg (DE) per aumentare la capacità alle frontiere occidentali [attualmente denominata “Ultranet”]

N.	Definizione
2.10	Linea interna fra Brunsbüttel-Großgartach e Wilster-Grafenrheinfeld (DE) per aumentare la capacità alle frontiere settentrionali e meridionali [attualmente denominata "Suedlink"]
2.13	Cluster per l'interconnessione Irlanda — Regno Unito, costituito dai seguenti PIC: 2.13.1. Interconnessione fra Woodland (IE) e Turleenan (UK) 2.13.1. Interconnessione fra Srananagh (IE) e Turleenan (UK)
Corridoio prioritario "Interconnessioni di energia elettrica nord-sud nell'Europa centro-orientale e sud-orientale" (NSI East Electricity)	
3.10	Cluster Israele — Cipro — Grecia [attualmente denominato "Interconnettore EUROASIA"], costituito dai seguenti PIC: 3.10.1. Interconnessione fra Hadera (IL) e Kofinou (CY) 3.10.2. Interconnessione fra Kofinou (CY) e Korakia, Creta (EL) 3.10.3. Linea interna fra Korakia, Creta e l'Attica (EL)
3.12	Linea interna in Germania fra Wolmirstedt e la Baviera per aumentare la capacità di trasmissione interna nord-sud
3.27	Interconnessione tra la Sicilia (IT) e la Tunisia (TU) [attualmente denominata "ELMED"]
Corridoio prioritario "Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico" (Baltic Energy Market Interconnection Plan, "BEMIP elettricità")	
4.1	Interconnessione Danimarca — Germania fra Tolstrup Gaarde (DK) e Bentwisch (DE) via i parchi eolici offshore Kriegers Flak (DK) e Baltic 1 e 2 (DE) [attualmente denominata "Kriegers Flak Combined Grid Solution"]

12) Rete transfrontaliera per il trasporto di biossido di carbonio

N.	Definizione
12.1	Hub di CO ₂ a Teesside (Regno Unito, in fasi successive Paesi Bassi, Belgio, Germania)
12.2	Progetto Sapling CO ₂ di trasporto e infrastrutture (Regno Unito, in fasi successive Paesi Bassi, Norvegia)
12.3	Rotterdam Nucleus (Paesi Bassi e Regno Unito)
12.4	Collegamenti transfrontalieri di trasporto di CO ₂ tra fonti di emissione nel Regno Unito e nei Paesi Bassi e in un sito di stoccaggio in Norvegia

C. ELENCHI DEI PROGETTI "NON PIÙ CONSIDERATI PIC" E DEI PROGETTI "CHE SONO ORA PARTE INTEGRANTE DI ALTRI PIC"

1) Corridoio prioritario "Rete offshore nei mari del Nord" (Northern Seas offshore grid, "NSOG")

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC
1.1.3
1.2
1.5

1.9.2
1.9.3
1.9.4
1.9.5
1.9.6
1.11.1
1.11.2
1.11.3
1.11.4

2) **Corridoio prioritario “Interconnessioni di energia elettrica nord-sud nell’Europa occidentale” (“NSI West Electricity”)**

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC
2.2.2
2.2.3
2.3.1
2.3.2
2.5.2
2.6
2.8
2.11.1
2.11.2
2.11.3
2.12
2.15.2
2.15.3
2.15.4
2.16.2
2.19
2.20
2.21
2.22
2.25.1
2.25.2
2.26

Progetti che sono ora parte integrante di altri PIC	
Numero PIC originario del progetto	Numero del PIC in cui il progetto è ora integrato
2.1	3.1.4

3) **Corridoio prioritario “Interconnessioni di energia elettrica nord-sud nell’Europa centroorientale e sudorientale” (“NSI East Electricity”)**

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC
3.1.3
3.2.1
3.2.3
3.3
3.5.1
3.5.2
3.6.1
3.6.2
3.8.2
3.8.3
3.8.6
3.9.2
3.9.3
3.9.4
3.13
3.14.1
3.15.1
3.15.2
3.16.2
3.16.3
3.18.1
3.18.2
3.19.2
3.19.3
3.20.1
3.20.2
3.25
3.26

Progetti che sono ora parte integrante di altri PIC	
Numero PIC originario del progetto	Numero del PIC in cui il progetto è ora integrato
3.19.1	3.22.5

4) **Corridoio prioritario “Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico” (Baltic Energy Market Interconnection Plan, “BEMIP energia elettrica”)**

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC
4.5.1
4.5.3
4.5.4
4.5.5
4.8.6

Progetti che sono ora parte integrante di altri PIC	
Numero PIC originario del progetto	Numero del PIC in cui il progetto è ora integrato
4.3	4.8.9
4.9	4.8.9

5) **Corridoio prioritario “Interconnessioni del gas nord-sud nell’Europa occidentale” (“NSI West Gas”)**

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC
5.2
5.6
5.7.1
5.7.2
5.9
5.12
5.13
5.14
5.15.1
5.15.2
5.15.3
5.15.4
5.15.5
5.16
5.17.1
5.17.2
5.18
5.20

Progetti che sono ora parte integrante di altri PIC	
Numero PIC originario del progetto	Numero del PIC in cui il progetto è ora integrato
5.8.1	5.5.2
5.8.2	5.5.2

6) **Corridoio prioritario "Interconnessioni del gas nord-sud nell'Europa centroorientale e sudorientale" ("NSI East Gas")**

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC
6.3
6.5.3
6.5.4
6.7
6.8.3
6.9.2
6.9.3
6.11
6.12
6.16
6.17
6.19
6.20.1
6.20.5
6.21
6.22.1
6.22.2
6.25.2

Progetti che sono ora parte integrante di altri PIC	
Numero PIC originario del progetto	Numero del PIC in cui il progetto è ora integrato
6.1.1	6.2.10
6.1.2	6.2.11
6.1.3	6.2.11
6.1.4	6.2.11
6.1.5	6.2.11
6.1.6	6.2.11

Progetti che sono ora parte integrante di altri PIC	
Numero PIC originario del progetto	Numero del PIC in cui il progetto è ora integrato
6.1.7	6.2.11
6.1.8	6.2.2
6.1.9	6.2.11
6.1.10	6.2.2
6.1.11	6.2.2
6.1.12	6.2.12
6.2.3	6.2.2
6.2.4	6.2.2
6.2.5	6.2.2
6.2.6	6.2.2
6.2.7	6.2.2
6.2.8	6.2.2
6.2.9	6.2.2
6.5.2	6.5.6
6.6	6.26.1
6.8.4	6.25.4
6.13.1	6.24.4
6.13.2	6.24.4
6.13.3	6.24.4
6.14	6.24.1
6.15.1	6.24.10
6.15.2	6.24.10
6.18	7.3.4
6.24.2	6.24.1
6.24.3	6.24.1
6.24.5	6.24.4
6.24.6	6.24.4
6.24.7	6.24.4
6.24.8	6.24.4
6.24.9	6.24.4
6.25.3	6.24.10
6.26.2	6.26.1

Progetti che sono ora parte integrante di altri PIC	
Numero PIC originario del progetto	Numero del PIC in cui il progetto è ora integrato
6.26.3	6.26.1
6.26.4	6.26.1
6.26.5	6.26.1
6.26.6	6.26.1

7) **Corridoio prioritario “Corridoio meridionale del gas” (Southern Gas Corridor, “SGC”)**

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC
7.1.2
7.1.5
7.1.7
7.2.1
7.2.2
7.2.3
7.4.1
7.4.2

Progetti che sono ora parte integrante di altri PIC	
Numero PIC originario del progetto	Numero del PIC in cui il progetto è ora integrato
7.1.6	7.1.3
7.1.4	7.3.3
7.3.2	7.5

8) **Corridoio prioritario “Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico (gas)” (Baltic Energy Market Interconnection Plan, “BEMIP Gas”)**

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC
8.1.2.1
8.1.2.2
8.1.2.3
8.1.2.4
8.2.3
8.4
8.8

9) **Corridoio prioritario “Connessioni di approvvigionamento del petrolio nell'Europa centro-orientale” (Oil supply connections, “OSC”)**

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC

9.3

10) **Area tematica prioritaria “Sviluppo di reti intelligenti”**

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC

10.1

10.2

11) **Area tematica prioritaria “Autostrade elettriche”**

Numero PIC dei progetti non più considerati PIC

1.5»

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2018/541 DELLA COMMISSIONE**del 20 dicembre 2017****recante modifica del regolamento delegato (UE) 2017/2358 e del regolamento delegato (UE) 2017/2359 per quanto riguarda le loro date di applicazione****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/97 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 gennaio 2016, sulla distribuzione assicurativa ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 25, paragrafo 2, l'articolo 28, paragrafo 4, l'articolo 29, paragrafi 4 e 5, e l'articolo 30, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva (UE) 2016/97 armonizza le disposizioni nazionali in materia di distribuzione assicurativa e riassicurativa e conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati per precisare ulteriormente criteri e dettagli pratici per quanto riguarda le norme di comportamento applicabili alla distribuzione di prodotti di investimento assicurativi e per quanto riguarda i requisiti in materia di governo e controllo del prodotto per le imprese di assicurazione e i distributori di prodotti assicurativi. Il 21 settembre 2017, sulla base di tali poteri, la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2017/2358 ⁽²⁾ e il regolamento delegato (UE) 2017/2359 ⁽³⁾.
- (2) Per consentire alle autorità competenti e agli operatori del settore assicurativo di adeguarsi meglio ai requisiti previsti dai due regolamenti delegati di cui al primo considerando, la data di applicazione di tali regolamenti delegati dovrebbe essere in linea con la data in cui gli Stati membri devono applicare le misure necessarie per conformarsi alla direttiva (UE) 2016/97, come stabilito all'articolo 42, paragrafo 1, di detta direttiva,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Modifiche del regolamento delegato (UE) 2017/2358**

All'articolo 13 del regolamento delegato (UE) 2017/2358, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Esso si applica a decorrere dalla data in cui gli Stati membri devono applicare le misure di cui all'articolo 42, paragrafo 1, primo comma, della direttiva (UE) 2016/97.».

*Articolo 2***Modifiche del regolamento delegato (UE) 2017/2359**

All'articolo 20 del regolamento delegato (UE) 2017/2359, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Esso si applica a decorrere dalla data in cui gli Stati membri devono applicare le misure di cui all'articolo 42, paragrafo 1, primo comma, della direttiva (UE) 2016/97.».

⁽¹⁾ GUL 26 del 2.2.2016, pag. 19.⁽²⁾ Regolamento delegato (UE) 2017/2358 della Commissione, del 21 settembre 2017, che integra la direttiva (UE) 2016/97 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti in materia di governo e controllo del prodotto per le imprese di assicurazione e i distributori di prodotti assicurativi (GUL 341 del 20.12.2017, pag. 1).⁽³⁾ Regolamento delegato (UE) 2017/2359 della Commissione, del 21 settembre 2017, che integra la direttiva (UE) 2016/97 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli obblighi di informazione e le norme di comportamento applicabili alla distribuzione di prodotti di investimento assicurativi (GUL 341 del 20.12.2017, pag. 8).

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

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

Fatto a Bruxelles, il 20 dicembre 2017

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2018/542 DELLA COMMISSIONE**del 22 gennaio 2018****che rettifica la versione in lingua greca del regolamento delegato (UE) 2017/86 che istituisce un piano in materia di rigetti per alcune attività di pesca demersale nel Mar Mediterraneo**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 1954/2003 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga i regolamenti (CE) n. 2371/2002 e (CE) n. 639/2004 del Consiglio, nonché la decisione 2004/585/CE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 15, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

- (1) La versione in lingua greca del regolamento delegato (UE) 2017/86 della Commissione ⁽²⁾ contiene, all'articolo 4, lettera b), punti i), ii) e iii), all'articolo 4, lettera c), punti i) e ii), all'articolo 5, paragrafo 2, e nelle tabelle ai punti 2 e 3 dell'allegato, un errore di traduzione riguardante il nome di una specie ittica che incide sull'ambito di applicazione di varie disposizioni di tale regolamento.
- (2) È quindi opportuno modificare di conseguenza la versione in lingua greca del regolamento delegato (UE) 2017/86. La rettifica non riguarda le altre versioni linguistiche,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1**(non riguarda la versione italiana)**Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 gennaio 2018.

*Per la Commissione**Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ GUL 354 del 28.12.2013, pag. 22.⁽²⁾ Regolamento delegato (UE) 2017/86 della Commissione, del 20 ottobre 2016, che istituisce un piano in materia di rigetti per alcune attività di pesca demersale nel Mar Mediterraneo (GUL 14 del 18.1.2017, pag. 4).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2018/543 DELLA COMMISSIONE**del 23 gennaio 2018****che rettifica la versione in lingua spagnola del regolamento delegato (UE) n. 812/2013 della Commissione che integra la direttiva 2010/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne l'etichettatura energetica degli scaldacqua, dei serbatoi per l'acqua calda e degli insiemi di scaldacqua e dispositivi solari****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2017/1369 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2017, che istituisce un quadro per l'etichettatura energetica e che abroga la direttiva 2010/30/UE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 16,

considerando quanto segue:

- (1) La versione in lingua spagnola del regolamento delegato (UE) n. 812/2013 della Commissione ⁽²⁾ contiene due errori nell'allegato II, tabella 1, nelle celle delle righe B e C della colonna M, che causano divergenze nella formula dei valori soglia per gli scaldacqua delle dimensioni indicate con «M».
- (2) La versione in lingua spagnola del regolamento delegato (UE) n. 812/2013 dovrebbe pertanto essere rettificata di conseguenza. La rettifica non riguarda le altre versioni linguistiche,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1**(non riguarda la versione italiana)**Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 23 gennaio 2018

*Per la Commissione**Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ GUL 198 del 28.7.2017, pag. 1.⁽²⁾ Regolamento delegato (UE) n. 812/2013 della Commissione, del 18 febbraio 2013, che integra la direttiva 2010/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne l'etichettatura energetica degli scaldacqua, dei serbatoi per l'acqua calda e degli insiemi di scaldacqua e dispositivi solari (GUL 239 del 6.9.2013, pag. 83).

REGOLAMENTO (UE) 2018/544 DELLA COMMISSIONE**del 27 marzo 2018****recante divieto di pesca del marlin azzurro nell'Oceano Atlantico per le navi battenti bandiera spagnola**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo unionale per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2018/120 del Consiglio ⁽²⁾ fissa i contingenti per il 2018.
- (2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2018.
- (3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

Il contingente di pesca assegnato per il 2018 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

*Articolo 2***Divieti**

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⁽¹⁾ GUL 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2018/120 del Consiglio, del 23 gennaio 2018, che stabilisce, per il 2018, le possibilità di pesca per alcuni stock ittici e gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque dell'Unione e, per i pescherecci dell'Unione, in determinate acque non dell'Unione, e che modifica il regolamento (UE) 2017/127 (GUL 27 del 31.1.2018, pag. 1).

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

Fatto a Bruxelles, il 27 marzo 2018

*Per la Commissione,
a nome del presidente
João AGUIAR MACHADO
Direttore generale
Direzione generale degli Affari marittimi e della pesca*

ALLEGATO

N.	01/TQ120
Stato membro	Spagna
Stock	BUM/ATLANT
Specie	Marlin azzurro (<i>Makaira nigricans</i>)
Zona	Oceano Atlantico
Data di chiusura	1.1.2018

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/545 DELLA COMMISSIONE**del 4 aprile 2018****che stabilisce modalità pratiche per la procedura di autorizzazione dei veicoli ferroviari e la procedura di autorizzazione dei tipi di veicoli ferroviari a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 21, paragrafo 9,

considerando quanto segue:

- (1) Le modalità pratiche relative alla procedura di autorizzazione dei veicoli, di cui alla direttiva (UE) 2016/797, dovrebbero ridurre la complessità, la durata e i costi della procedura di autorizzazione dei veicoli, garantire condizioni uniformi volte ad armonizzare l'autorizzazione dei tipi di veicoli e/o l'autorizzazione all'immissione dei veicoli sul mercato nell'Unione e favorire la collaborazione tra tutte le parti coinvolte nella procedura di autorizzazione dei veicoli. Al fine di ridurre la durata e il costo della procedura di autorizzazione dei veicoli, i tempi dovrebbero essere, in concreto, più brevi possibili.
- (2) Tenendo conto dell'esperienza maturata dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza («NSA») nella procedura di autorizzazione e nella preparazione degli accordi di cooperazione di cui all'articolo 21, paragrafo 14, della direttiva (UE) 2016/797, viene riconosciuta come buona prassi l'instaurazione di un primo contatto con il richiedente sotto forma di coordinamento («impegno preliminare»), al fine di facilitare lo sviluppo delle relazioni tra le parti coinvolte nella procedura di autorizzazione dei veicoli. Tale impegno preliminare dovrebbe essere concordato prima che la domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o la domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato venga inviata, allo scopo di consentire all'ente autorizzatore e alle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiegare specificamente di familiarizzare con il progetto. Affinché il richiedente sia messo a conoscenza delle fasi successive, l'impegno preliminare dovrebbe precisare le regole applicabili, fornire al richiedente i dettagli relativi alla procedura di autorizzazione del veicolo, compreso il processo decisionale, e verificare che il richiedente abbia ricevuto informazioni sufficienti. Il richiedente ha la responsabilità di garantire il soddisfacimento di tutti i requisiti nel momento in cui presenta la domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o la domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato. Nell'espletamento dei suoi doveri, il richiedente è assistito da altre entità quali organismi di valutazione della conformità, fornitori e prestatori di servizi.
- (3) Al fine di realizzare economie di scala e ridurre gli oneri amministrativi, l'autorizzazione del tipo di veicolo dovrebbe consentire al richiedente di produrre un certo numero di veicoli con la stessa progettazione e facilitare la loro autorizzazione. Il tipo di veicolo identifica la progettazione che sarà applicata a tutti i veicoli corrispondenti a quel tipo. Ogni nuovo tipo di veicolo dovrebbe seguire la procedura di autorizzazione prevista e dovrebbe essere creato un nuovo tipo di veicolo solo se autorizzato.
- (4) È opportuno introdurre i concetti di variante e versione di un tipo di veicolo per offrire la possibilità di individuare le opzioni di configurazione o di modifica durante il ciclo di vita del veicolo all'interno di un tipo esistente. La differenza tra le varianti e le versioni è che le varianti necessitano di un'autorizzazione, mentre le versioni no.
- (5) Al fine di garantire che il tipo di veicolo soddisfi i requisiti nel tempo e che ogni modifica alla progettazione, che incide sulle caratteristiche essenziali di progettazione, sia considerata una nuova variante e/o una nuova versione del tipo di veicolo, è opportuno ricorrere alla procedura di gestione della configurazione del tipo di veicolo. L'entità responsabile della gestione della configurazione del tipo di veicolo è il richiedente che ha ricevuto l'autorizzazione per il dato tipo di veicolo.
- (6) Per quanto attiene ai veicoli, è necessario disporre di una procedura di gestione della configurazione limitata alle modifiche che non sono gestite tramite la procedura di gestione della configurazione di un tipo di veicolo autorizzato.
- (7) L'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (l'«Agenzia») dovrebbe realizzare linee guida che descrivano, e laddove necessario spieghino, i requisiti definiti nel presente regolamento. Le linee guida dovrebbero essere

⁽¹⁾ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

aggiornate, pubblicate e rese disponibili al pubblico a titolo gratuito. Al fine di armonizzare il metodo di scambio e di registrazione delle informazioni attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾, le linee guida dovrebbero includere inoltre dei modelli stabiliti dall'Agenzia insieme alle autorità nazionali preposte alla sicurezza.

- (8) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero attuare disposizioni o procedure interne per garantire che siano soddisfatti i requisiti previsti dalla procedura di autorizzazione del veicolo.
- (9) Considerando che la condivisione delle esperienze è ritenuta una buona prassi, le autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia dovrebbero essere incoraggiate a condividere ogni informazione utile. Al fine di offrire tale servizio, l'Agenzia dovrebbe stabilire un protocollo e delle procedure per la registrazione e lo scambio di informazioni tra se stessa e le autorità nazionali preposte alla sicurezza.
- (10) Al fine di evitare duplicazioni della valutazione e per ridurre gli oneri amministrativi e i costi per il richiedente, l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero tenere in considerazione gli accordi di cooperazione e gli accordi multilaterali conclusi ai sensi dell'articolo 21, paragrafi 14 e 15, della direttiva (UE) 2016/797, ove pertinenti.
- (11) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero registrare presso lo sportello unico tutte le informazioni utili e le motivazioni comprovate relative alla decisione assunta, al fine di giustificare le decisioni in ogni fase della procedura di autorizzazione del veicolo. Se dispongono di sistemi di gestione delle informazioni propri ai fini della valutazione, l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero garantire che tutte le informazioni pertinenti siano trasferite allo sportello unico per le stesse motivazioni. Al fine di agevolare la comunicazione tra le parti interessate, le linee guida dell'Agenzia e delle autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero prevedere modalità pratiche relative alle comunicazioni che non sono pertinenti per il processo decisionale e che pertanto non necessitano di essere trasmesse tramite lo sportello unico.
- (12) Se il settore di impiego previsto per il tipo di veicolo è limitato a una rete o a reti all'interno di uno Stato membro, l'autorizzazione è valida senza l'estensione del settore di impiego per i veicoli che circolano verso le stazioni situate negli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete simili, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera. In tale caso, il richiedente può presentare la domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o la domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Quando agisce in qualità di ente autorizzatore, l'Agenzia deve consultare le autorità nazionali di sicurezza competenti, conformemente all'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797, e deve tener conto degli accordi transfrontalieri pertinenti.
- (13) Quando l'Agenzia agisce in qualità di ente autorizzatore il richiedente dovrebbe, fatte salve le disposizioni di cui al punto 2.6 dell'allegato IV della direttiva (UE) 2016/797, avere il diritto di presentare la sua domanda all'Agenzia in una delle lingue ufficiali dell'Unione. Nel corso della valutazione, le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero avere il diritto di trasmettere all'Agenzia i documenti relativi alla valutazione in una lingua ufficiale degli Stati membri, senza alcun obbligo di tradurli.
- (14) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero mettere a punto disposizioni o procedure interne per gestire il rilascio delle autorizzazioni del tipo di veicolo e/o delle autorizzazioni all'immissione dei veicoli sul mercato al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi per il richiedente. A tale proposito, il richiedente dovrebbe avere la possibilità di presentare copie di documenti nel fascicolo di domanda. I documenti originali dovrebbero essere disponibili per la verifica da parte dell'Agenzia e delle autorità nazionali preposte alla sicurezza successivamente al rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato.
- (15) È necessario armonizzare la classificazione delle problematiche che emergono nel processo di valutazione, al fine di garantire che il richiedente comprenda la gravità delle problematiche sollevate dall'Agenzia o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Tale classificazione è particolarmente importante quando nella procedura di autorizzazione sono coinvolte diverse autorità nazionali preposte alla sicurezza. Al fine di facilitare la procedura di autorizzazione del veicolo e di ridurre gli oneri amministrativi nel caso in cui non sussistano norme nazionali applicabili, la consultazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico dovrebbe limitarsi a controllare che sia stato specificato correttamente il settore di impiego per lo Stato membro interessato. Nei casi in cui le specifiche tecniche di interoperabilità («STI») contengano disposizioni specifiche, il settore di impiego dovrebbe essere in grado di coprire l'intera rete dell'Unione e i controlli eseguiti dall'Agenzia dovrebbero essere sufficienti.
- (16) I veicoli e i tipi di veicoli devono restare autorizzati conformemente all'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, fatti salvi l'articolo 21, paragrafo 12, e l'articolo 24, paragrafo 3, di tale direttiva. In caso di rinnovo o ristrutturazione di quei veicoli, si devono applicare le disposizioni del presente regolamento in conformità con l'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797.

(1) Regolamento (UE) n. 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 1).

- (17) Ai sensi dell'articolo 54, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797, il nuovo regime di autorizzazione dei veicoli deve entrare in vigore a partire dal 16 giugno 2019. Tuttavia, gli Stati membri possono notificare all'Agenzia e alla Commissione, a norma dell'articolo 57, paragrafo 2, di tale direttiva, che hanno prorogato il termine di recepimento e che possono di conseguenza continuare a rilasciare l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato conformemente alla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ fino al 16 giugno 2020. Tra il 16 giugno 2019 e il 15 giugno 2020 possono coesistere due diversi regimi giuridici con diversi enti autorizzatori. È quindi necessario chiarire in che modo dovrebbe applicarsi il nuovo regime in aggiunta a quello precedente quando il settore di impiego previsto riguarda uno o più Stati membri.
- (18) Se un'autorità nazionale preposta alla sicurezza si rende conto che non sarà in grado di rilasciare un'autorizzazione del tipo di veicolo o di messa in servizio del veicolo in conformità con la direttiva 2008/57/CE entro il 16 giugno 2019 o il 16 giugno 2020 nei confronti di quegli Stati membri che hanno notificato all'Agenzia e alla Commissione, in conformità con l'articolo 57, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, l'Agenzia, quando agisce in qualità di ente autorizzatore, dovrebbe accettare i risultati della valutazione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza al fine di evitare duplicazioni della valutazione, oneri aggiuntivi e ritardi per il richiedente.
- (19) Al fine di facilitare l'immissione dei veicoli sul mercato e di ridurre gli oneri amministrativi, l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato rilasciata dall'Agenzia dovrebbe essere riconosciuta come equivalente all'autorizzazione del tipo di veicolo di cui all'articolo 26 della direttiva 2008/57/CE e all'autorizzazione di messa in servizio del veicolo di cui agli articoli 22 e 24 della direttiva 2008/57/CE.
- (20) Le specifiche tecniche di interoperabilità in conformità con l'articolo 4, paragrafo 3, lettera f), della direttiva (UE) 2016/797, come anche le norme nazionali, dovrebbero prevedere una transizione graduale, in particolare tenendo conto dei progetti in fase avanzata di sviluppo come stabilito dall'articolo 2, paragrafo 23, della direttiva (UE) 2016/797.
- (21) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE del Consiglio ⁽²⁾.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti cui devono conformarsi:
 - a) il richiedente, quando presenta, attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, una domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o una domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato;
 - b) l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza, quando esaminano una domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o una domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato e in relazione all'impegno preliminare;
 - c) l'ente autorizzatore, quando decide di rilasciare autorizzazioni del tipo di veicolo o le autorizzazioni all'immissione del veicolo sul mercato;
 - d) i gestori dell'infrastruttura, quando garantiscono le condizioni necessarie per l'esecuzione di prove nella loro rete o nelle loro reti e forniscono informazioni per l'autorizzazione del veicolo in relazione al settore di impiego.
2. Il presente regolamento si applica fatti salvi gli articoli 21, paragrafi 16 e 17, della direttiva (UE) 2016/797.

⁽¹⁾ Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6).

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «ente autorizzatore»: l'ente che rilascia l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato;
- 2) «caratteristiche essenziali di progettazione»: i parametri usati per indicare il tipo di veicolo, come specificato nell'autorizzazione del tipo di veicolo rilasciata e registrata nel registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati («ERATV»);
- 3) «gestione della configurazione»: un procedimento sistematico di tipo organizzativo, tecnico e amministrativo adoperato nel corso del ciclo di vita di un veicolo e/o di un tipo di veicolo al fine di garantire che la conformità della documentazione e la tracciabilità delle modifiche siano stabilite e mantenute in modo che:
 - a) siano soddisfatti i requisiti previsti dal diritto dell'Unione pertinente e dalle norme nazionali;
 - b) le modifiche siano controllate e attestate sia nella documentazione tecnica che nel fascicolo allegato all'autorizzazione rilasciata;
 - c) le informazioni e i dati siano aggiornati e accurati;
 - d) le parti interessate siano informate delle modifiche, come richiesto;
- 4) «data di ricezione della domanda»:
 - a) quando in qualità di ente autorizzatore opera l'Agenzia, è il primo giorno lavorativo comune all'Agenzia e alle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego previsto successivo alla conferma di ricezione della domanda;
 - b) quando in qualità di ente autorizzatore opera un'autorità nazionale preposta alla sicurezza, è il primo giorno lavorativo nello Stato membro interessato successivo alla conferma di ricezione della domanda;
- 5) «entità che gestisce le modifiche»: il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo, il possessore o l'entità da loro incaricata;
- 6) «detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo»: la persona fisica o giuridica che ha presentato domanda e ha ottenuto l'autorizzazione del tipo di veicolo, oppure il suo successore legale;
- 7) «dubbio giustificato»: una problematica di «tipo 4» in base all'articolo 41, paragrafo 1, lettera d), avvalorata da una giustificazione e da prove a supporto e sollevata dall'ente autorizzatore e/o dalle autorità nazionali di sicurezza per il settore di impiego, riguardante le informazioni fornite dal richiedente nella sua domanda;
- 8) «autorità nazionale preposta alla sicurezza per il settore di impiego» o «NSA per il settore di impiego»: autorità nazionale preposta alla sicurezza che esegue uno o più dei seguenti compiti:
 - a) le valutazioni specificate dall'articolo 21, paragrafo 5, lettera b), della direttiva (UE) 2016/797;
 - b) le consultazioni prescritte dall'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797;
 - c) rilascia le autorizzazioni provvisorie, se richieste, per usare il veicolo per prove sulla rete e adotta misure al fine di garantire che le prove sulla rete possano aver luogo come specificato dall'articolo 21, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797;
- 9) «impegno preliminare»: fase procedurale che precede la presentazione di una domanda di autorizzazione eseguita su richiesta del richiedente;
- 10) «documento di riferimento per l'impegno preliminare»: il parere dell'ente autorizzatore e delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico sulla documentazione per l'impegno preliminare;
- 11) «fissazione dei requisiti»: processo di determinazione, assegnazione, attuazione e convalida di requisiti effettuato dal richiedente, al fine di garantire che siano rispettate le prescrizioni pertinenti dell'Unione e nazionali. La fissazione dei requisiti può essere integrata nei processi di sviluppo del prodotto;

- 12) «integrazione in condizioni di sicurezza»: soddisfacimento del requisito essenziale di sicurezza come specificato nell'allegato III della direttiva (UE) 2016/797 quando si combinano alcune parti in un insieme integrato, come un veicolo o un sottosistema, oppure quando vi è una combinazione tra il veicolo e la rete, con riferimento alla compatibilità tecnica;
- 13) «variante del tipo di veicolo»: opzione di configurazione di un tipo di veicolo stabilita in occasione della prima autorizzazione del tipo di veicolo, in conformità con l'articolo 24, paragrafo 1, oppure modifiche nell'ambito di un tipo di veicolo nel corso del suo ciclo di vita che richiedono una nuova autorizzazione del tipo di veicolo, in conformità con l'articolo 24, paragrafo 1, e con l'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797;
- 14) «versione del tipo di veicolo»: opzione di configurazione di un tipo di veicolo o di una variante di un tipo o di modifiche nell'ambito di un tipo di veicolo o di una variante del tipo di veicolo nel corso del suo ciclo di vita, create per riflettere le modifiche alle caratteristiche essenziali di progettazione che non richiedono una nuova autorizzazione del tipo di veicolo, in conformità con l'articolo 24, paragrafo 1, e con l'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797;
- 15) «autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato»: decisione emessa dall'ente di autorizzazione, basata su una ragionevole certezza che il richiedente e le entità coinvolte nella progettazione, fabbricazione, verifica e convalida del veicolo abbiano adempiuto i rispettivi obblighi e responsabilità, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile o con il tipo autorizzato, che consente che il veicolo possa essere immesso sul mercato e possa essere usato in modo sicuro nel settore di impiego, in base alle condizioni di utilizzo e ad altre restrizioni, se del caso, specificate nell'autorizzazione del veicolo e nell'autorizzazione del tipo di veicolo;
- 16) «autorizzazione del tipo di veicolo»: decisione emessa dall'ente autorizzatore, basata su una ragionevole certezza che il richiedente e le entità coinvolte nella progettazione, fabbricazione, verifica e convalida del tipo di veicolo abbiano adempiuto i rispettivi obblighi e responsabilità, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile, che consente che un veicolo prodotto sulla base di tale progettazione possa essere immesso sul mercato e possa essere usato in modo sicuro nel settore di impiego del tipo di veicolo, in base alle condizioni di utilizzo del veicolo e ad altre restrizioni, se del caso, specificate nell'autorizzazione del tipo di veicolo e da applicare a tutti i veicoli autorizzati in conformità con tale tipo di veicolo;
- 17) «data pertinente»: 16 giugno 2019, esclusi gli Stati membri che hanno notificato all'Agenzia e alla Commissione, in conformità con l'articolo 57, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, di aver prorogato il termine di recepimento della presente direttiva, nel qual caso la data pertinente è il 16 giugno 2020.

Articolo 3

Responsabilità del richiedente

Il richiedente presenta la domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o all'immissione del veicolo sul mercato in conformità con le disposizioni del presente regolamento.

Spetta al richiedente garantire che i requisiti pertinenti della legislazione applicabile siano determinati e soddisfatti quando presenta la domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o la domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato.

Articolo 4

Responsabilità dell'ente autorizzatore

1. L'ente autorizzatore rilascia le autorizzazioni del tipo di veicolo e/o le autorizzazioni all'immissione del veicolo sul mercato («le autorizzazioni») in conformità con gli articoli 21, 24 e 25 della direttiva (UE) 2016/797 e con le disposizioni del presente regolamento.
2. Ai fini del rilascio o del rifiuto di un'autorizzazione, l'ente di autorizzazione:
 - a) coordina l'assegnazione dei compiti alle parti interessate e la stipula di accordi di coordinamento tra di loro;
 - b) effettua una valutazione del fascicolo di domanda per ottenere la garanzia ragionevole che il tipo di veicolo e/o il veicolo sia conforme alla legislazione applicabile;
 - c) raccoglie la documentazione giustificativa, i risultati di tutte le valutazioni pertinenti e le motivazioni comprovate della sua decisione al fine di rilasciare o rifiutare l'autorizzazione, in conformità con il presente regolamento.

3. Nel caso in cui sia l'ente autorizzatore, l'Agenzia coordina le attività delle autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego, relativamente all'autorizzazione del tipo di veicolo e/o all'immissione del veicolo sul mercato.
4. L'ente autorizzatore provvede all'impegno preliminare qualora il richiedente ne faccia richiesta.
5. L'ente autorizzatore svolge le sue funzioni in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, esercita un giudizio professionale, imparziale e proporzionato e fornisce motivazioni comprovate per ogni decisione.
6. L'ente autorizzatore stabilisce disposizioni o procedure interne per gestire il rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato. Tali disposizioni o procedure tengono conto degli accordi di cui all'articolo 21, paragrafo 14, della direttiva (UE) 2016/797 e, se pertinenti, degli accordi multilaterali di cui all'articolo 21, paragrafo 15, della direttiva (UE) 2016/797.
7. Se il richiedente segnala, in base all'articolo 5, paragrafo 2, che è stata compromessa la validità dell'autorizzazione del tipo di veicolo, l'ente di autorizzazione deve aggiornare di conseguenza il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati.
8. Se il richiedente segnala nella sua domanda che per il settore di impiego cui è destinato il veicolo o i veicoli o il tipo di veicolo è previsto il raggiungimento di stazioni situate negli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete similari, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, l'ente di autorizzazione:
 - a) riceve conferma, da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri confinanti, che siano rispettate le pertinenti norme nazionali notificate e gli obblighi relativi agli accordi transfrontalieri pertinenti, prima di rilasciare l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione del veicolo; e
 - b) specifica nell'autorizzazione rilasciata che l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione del veicolo è valida anche in tali stazioni senza un'estensione del settore di impiego.

Articolo 5

Responsabilità del detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo

1. Il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo è responsabile della gestione della configurazione del tipo di veicolo e del fascicolo allegato relativo alla decisione emessa in conformità con l'articolo 46.
2. Fatti salvi gli articoli 53 e 54, il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo, in quanto parte della gestione di configurazione del tipo di veicolo, informa l'ente di autorizzazione che ha rilasciato l'autorizzazione del tipo di veicolo delle modifiche nel diritto dell'Unione che compromettono la validità dell'autorizzazione del tipo di veicolo.

Articolo 6

Responsabilità del gestore dell'infrastruttura

1. Nel settore di impiego, le responsabilità del gestore dell'infrastruttura nell'ambito dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o all'immissione del veicolo sul mercato, sulla base delle informazioni fornite dal richiedente a norma dell'articolo 18, sono limitate alla determinazione e alla fornitura dei seguenti elementi:
 - a) condizioni operative da applicarsi al fine di utilizzare il veicolo per le prove sulla rete;
 - b) misure necessarie da adottare sulle infrastrutture, al fine di garantire operazioni sicure e affidabili durante le prove sulla rete;
 - c) misure necessarie nelle installazioni delle infrastrutture al fine di eseguire le prove sulla rete.
2. I gestori dell'infrastruttura competenti per il settore di impiego:
 - a) forniscono supporto al richiedente per la definizione delle condizioni di utilizzo del veicolo per le prove sulla rete;
 - b) forniscono informazioni sulle infrastrutture in modo non discriminatorio per l'utilizzo del veicolo per le prove sulla rete;
 - c) stabiliscono e garantiscono le condizioni e le misure adeguate per l'utilizzo del veicolo per le prove sulla rete nei tempi specificati dall'articolo 21, paragrafo 3, e dall'articolo 21, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797 in base alle informazioni fornite dal richiedente;
 - d) partecipano all'impegno preliminare d'intesa con il richiedente.

*Articolo 7***Responsabilità delle autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego**

1. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato, le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego sono responsabili:
 - a) della parte da loro svolta nella valutazione in conformità con l'articolo 40;
 - b) dell'invio di un fascicolo di valutazione all'ente autorizzatore a norma dell'articolo 40, paragrafo 6.
2. Nell'assolvere le loro responsabilità, le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego svolgono le loro funzioni in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, esercitano un giudizio professionale, imparziale e proporzionato, e forniscono motivazioni comprovate per le conclusioni cui giungono.
3. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti per il settore di impiego provvedono all'impegno preliminare qualora il richiedente ne faccia richiesta.
4. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego scambiano con l'Agenzia e le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza tutte le informazioni derivanti dall'esperienza maturata in questioni tecniche e operative che potrebbero essere pertinenti per il rilascio di un'autorizzazione del tipo di veicolo e/o di un'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato, come:
 - a) informazioni ricevute a norma dell'articolo 4, paragrafo 5, lettera b), della direttiva (UE) 2016/798;
 - b) la non conformità con i requisiti essenziali che potrebbero condurre alla modifica o alla revoca di un'autorizzazione in conformità con l'articolo 26 della direttiva (UE) 2016/797;
 - c) carenze riscontrate in una specifica tecnica di interoperabilità in conformità con l'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/797.
5. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego stabiliscono disposizioni o procedure interne per gestire il rilascio di un'autorizzazione del tipo di veicolo e/o di un'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato. Tali disposizioni o procedure tengono conto degli accordi di cui all'articolo 21, paragrafo 14, della direttiva (UE) 2016/797 e, se pertinenti, degli accordi multilaterali di cui all'articolo 21, paragrafo 15, della direttiva (UE) 2016/797.
6. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego redigono, pubblicano e mantengono aggiornate le linee guida che descrivono la loro politica linguistica, le disposizioni sulla comunicazione e il procedimento di autorizzazione temporanea, se richiesto in base al quadro giuridico nazionale, e le rendono disponibili al pubblico gratuitamente.

*Articolo 8***Responsabilità dell'Agenzia**

1. L'Agenzia redige, pubblica e mantiene aggiornate le linee guida che descrivono e spiegano i requisiti stabiliti nel presente regolamento, e le rende disponibili al pubblico gratuitamente in tutte le lingue ufficiali dell'Unione. Le linee guida contengono anche modelli che possono essere usati dall'ente autorizzatore e dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego ai fini dello scambio e della registrazione di informazioni e modelli di domanda che possono essere usati dal richiedente.
2. L'Agenzia stabilisce un protocollo e delle procedure per la registrazione e lo scambio di informazioni di cui all'articolo 7, paragrafo 4. Altre parti interessate possono avere accesso a informazioni pertinenti, purché sia salvaguardata la riservatezza delle informazioni.

*Articolo 9***Uso dei veicoli autorizzati**

Successivamente all'esecuzione dei controlli di cui all'articolo 23 della direttiva (UE) 2016/797, un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura possono usare un veicolo nel settore di impiego, in base alle condizioni di utilizzo del veicolo e ad altre restrizioni specificate nell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o nell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato.

Articolo 10

Lingua

1. Se l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato deve essere rilasciata in conformità con le disposizioni dell'articolo 21, paragrafi da 5 a 7, della direttiva (UE) 2016/797, il richiedente:

- a) presenta la domanda e il fascicolo ad essa allegato in una delle lingue ufficiali dell'Unione;
- b) traduce su richiesta parti del fascicolo allegato alla domanda, in conformità con la direttiva (UE) 2016/797, allegato IV, punto 2.6. In tale caso, la lingua da utilizzare è determinata dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza ed è indicata nelle linee guida di cui all'articolo 7, paragrafo 6.

2. Ogni decisione assunta dall'Agenzia riguardante il rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato, comprese le relative motivazioni comprovate e, se del caso, l'autorizzazione rilasciata per il tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato è redatta nella lingua di cui al punto a) del paragrafo 1.

Articolo 11

Procedura di autorizzazione per i tram-treni nello spazio ferroviario europeo unico

1. Per un'autorizzazione di un tipo di veicolo tram-treno e/o un'autorizzazione all'immissione di un veicolo tram-treno sul mercato destinato a operare nel sistema ferroviario dell'Unione, fatto salvo l'articolo 1 della direttiva (UE) 2016/797 e nel caso in cui non si applichi alcuna specifica tecnica di interoperabilità al veicolo tram-treno o al tipo di veicolo tram-treno interessato come descritto nell'articolo 1, paragrafo 5, lettera b), della direttiva (UE) 2016/797, gli Stati membri possono utilizzare una procedura prevista dal loro quadro normativo nazionale relativa all'autorizzazione del tipo di veicolo tram-treno e/o all'autorizzazione all'immissione sul mercato del veicolo tram-treno. In tale caso, il richiedente fa riferimento al quadro normativo nazionale dello Stato membro interessato relativamente alla procedura da seguire per l'autorizzazione del tipo di veicolo tram-treno e/o per l'autorizzazione all'immissione sul mercato del veicolo tram-treno.

2. Nel caso di un'autorizzazione del tipo di veicolo tram-treno e/o di un'autorizzazione all'immissione di un veicolo tram-treno sul mercato destinato a operare nel sistema ferroviario dell'Unione a livello transfrontaliero, e quando non si applica alcuna specifica tecnica di interoperabilità al veicolo tram-treno interessato, il richiedente presenta domanda agli enti autorizzatori designati dagli Stati membri coinvolti, che cooperano al fine di rilasciare l'autorizzazione del tipo di veicolo tram-treno e/o l'autorizzazione all'immissione sul mercato del veicolo tram-treno.

3. Negli altri casi, un veicolo tram-treno e un tipo di veicolo tram-treno che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2016/797 sono autorizzati in base alla procedura stabilita nel presente regolamento.

Articolo 12

Accordi transfrontalieri

1. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza rendono pubblicamente disponibile sul loro sito Internet la procedura relativa agli accordi transfrontalieri volti a ottenere l'autorizzazione a includere le stazioni situate negli Stati membri confinanti, in base all'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797, in particolare:

- a) ogni accordo transfrontaliero esistente tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza cui si potrebbe far ricorso;
- b) la procedura da seguire laddove tali accordi transfrontalieri non esistano.

2. Ai fini di un accordo transfrontaliero relativo alla procedura di rilascio delle autorizzazioni per includere le stazioni situate negli Stati membri confinanti, a norma dell'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797, le autorità nazionali preposte alla sicurezza specificano la procedura da applicare e indicano almeno quanto segue:

- a) le fasi procedurali;
- b) i tempi;
- c) l'ambito di applicazione geografico e tecnico;

- d) i ruoli e i compiti delle parti coinvolte; e
- e) le modalità pratiche per la consultazione con le parti pertinenti.

CAPO 2

PREPARAZIONE DELLA DOMANDA

Articolo 13

Fissazione dei requisiti

1. In conformità con l'obiettivo globale di gestione e mitigazione dei rischi identificati a un livello accettabile, il richiedente, prima di presentare una domanda, esegue il processo di fissazione dei requisiti al fine di garantire che tutti i requisiti necessari che interessano la progettazione del veicolo per il suo ciclo di vita siano:
 - a) determinati correttamente;
 - b) assegnati a funzioni o sottosistemi o ottenuti attraverso condizioni di utilizzo o altre restrizioni; e
 - c) attuati e convalidati.
2. La fissazione dei requisiti da parte del richiedente riguarda in particolare i seguenti requisiti:
 - a) requisiti essenziali per i sottosistemi di cui all'articolo 3, specificati nell'allegato III della direttiva (UE) 2016/797;
 - b) compatibilità tecnica dei sottosistemi all'interno del veicolo;
 - c) integrazione sicura dei sottosistemi all'interno del veicolo; e
 - d) compatibilità tecnica del veicolo con la rete nel settore di impiego.
3. Il richiedente ricorre al processo di gestione del rischio di cui all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 ⁽¹⁾ per fissare i requisiti essenziali «di sicurezza» del veicolo e dei sottosistemi e per effettuare l'integrazione di sicurezza tra i sottosistemi relativamente agli aspetti non trattati dalle specifiche tecniche di interoperabilità e dalle norme nazionali.

Articolo 14

Individuazione dell'autorizzazione pertinente

1. Il richiedente individua e sceglie l'autorizzazione pertinente dai seguenti casi:
 - a) prima autorizzazione: l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato rilasciata dall'ente autorizzatore per un nuovo tipo di veicolo, comprese le sue varianti e/o versioni se esistenti e, laddove applicabile, il primo veicolo di un tipo, a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797;
 - b) rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo: il rinnovo dell'autorizzazione di un tipo di veicolo a norma dell'articolo 24, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797 che non richiede un cambiamento nella progettazione del tipo di veicolo;
 - c) settore di impiego esteso: l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato rilasciata dall'ente autorizzatore pertinente per un tipo di veicolo e/o un veicolo già autorizzato, al fine di estendere il settore di impiego senza modifiche nella progettazione, a norma dell'articolo 21, paragrafo 13, della direttiva (UE) 2016/797;
 - d) nuova autorizzazione: l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato rilasciata dall'ente di autorizzazione dopo una modifica di un veicolo e/o di un tipo di veicolo già autorizzato, a norma dell'articolo 21, paragrafo 12, o dell'articolo 24, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797;
 - e) autorizzazione in conformità al tipo: l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato per un veicolo o una serie di veicoli che sono conformi a un tipo di veicolo già autorizzato e valido sulla base della dichiarazione di conformità a quel tipo, a norma dell'articolo 25, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797. Se del caso, deve essere determinata chiaramente la versione del tipo di veicolo e/o la variante del tipo di veicolo cui il veicolo o le serie di veicoli sono conformi.
2. Per le autorizzazioni del tipo di veicolo a norma dei casi c) e d) il richiedente, se è il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo, decide se l'autorizzazione avrà come conseguenza la creazione di:
 - a) un nuovo tipo di veicolo; o

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009 (GU L 121 del 3.5.2013, pag. 8).

b) una nuova variante del tipo di veicolo nell'ambito del tipo già esistente su cui si basa.

Se il richiedente non è il detentore dell'autorizzazione del tipo, l'autorizzazione deve avere come conseguenza la creazione di un nuovo tipo in conformità con l'articolo 15, paragrafo 4.

3. Un richiedente può combinare:

a) una richiesta di nuova autorizzazione con una richiesta di autorizzazione per un settore di impiego esteso; o

b) una richiesta di prima autorizzazione con una richiesta di autorizzazione in conformità al tipo.

Per la domanda congiunta si applicano i tempi stabiliti dall'articolo 34, paragrafi 1 e 2. Laddove appropriato, tale domanda può avere come conseguenza il rilascio di diverse decisioni di autorizzazione da parte dell'ente autorizzatore.

Articolo 15

Modifiche a un tipo di veicolo già autorizzato

1. Ogni modifica a un tipo di veicolo autorizzato è analizzata e classificata come una delle modifiche seguenti ed è soggetta ad autorizzazione come indicato di seguito:

a) una modifica che non si discosta dalla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi. In tale caso non è necessaria una verifica da parte di un organismo di valutazione della conformità e le iniziali dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi e l'autorizzazione del tipo di veicolo restano valide e invariate;

b) una modifica che si discosta dalla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi, la quale potrebbe richiedere nuovi controlli e pertanto una verifica in base ai moduli di valutazione della conformità applicabili, ma che non ha ripercussioni sulle caratteristiche essenziali di progettazione del tipo di veicolo e che non richiede una nuova autorizzazione sulla base dei criteri stabiliti dall'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797;

c) una modifica delle caratteristiche essenziali di progettazione del tipo di veicolo che non richiede una nuova autorizzazione, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797;

d) una modifica che richiede una nuova autorizzazione, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797.

2. Quando una modifica rientra nel punto b) o c) del paragrafo 1, la documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi viene aggiornata e il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo trasmette le informazioni pertinenti su richiesta dell'ente autorizzatore e/o delle autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego.

3. Se una modifica rientra nel punto c) del paragrafo 1, il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo crea una nuova versione del tipo di veicolo o della variante del tipo di veicolo e trasmette le informazioni pertinenti all'ente autorizzatore. L'ente autorizzatore inserisce nel registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati la nuova versione del tipo di veicolo o della variante del tipo di veicolo in conformità con l'articolo 50.

4. Se l'ente che gestisce la modifica non è il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo e se le modifiche effettuate al tipo di veicolo esistente sono classificate in base ai punti b), c) o d) del paragrafo 1, si applica quanto segue:

a) viene creato un nuovo tipo di veicolo;

b) l'ente che gestisce la modifica diventa il richiedente; e

c) la domanda di autorizzazione del nuovo tipo di veicolo può essere basata sul tipo di veicolo già esistente e il richiedente può scegliere il caso di autorizzazione specificato nell'articolo 14, paragrafo 1, lettera d).

Articolo 16

Modifiche a un veicolo già autorizzato

1. Le modifiche a un veicolo già autorizzato connesse a sostituzioni per manutenzione e limitate alla sostituzione di componenti con altri componenti che svolgono funzioni e possiedono prestazioni identiche nell'ambito della manutenzione preventiva o correttiva del veicolo non richiedono un'autorizzazione all'immissione sul mercato.

2. Ogni altra modifica a un veicolo viene analizzata e classificata in conformità con l'articolo 15, paragrafo 1.

3. L'ente che gestisce la modifica richiede una nuova autorizzazione all'immissione sul mercato in conformità con l'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), se una modifica rientra nel caso previsto dall'articolo 15, paragrafo 1, lettera d).

4. Se non è il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo, l'ente che gestisce le modifiche a un veicolo già autorizzato classificate in conformità con l'articolo 15, paragrafo 1, lettere b) e c):

- a) valuta gli scostamenti rispetto alla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi;
- b) stabilisce che nessuno dei criteri previsti dall'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797 è soddisfatto;
- c) aggiorna la documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi;
- d) notifica le modifiche all'ente autorizzatore.

Ciò può applicarsi a un veicolo o a un numero di veicoli identici.

L'ente autorizzatore può emettere, entro 4 mesi, una decisione motivata che richiede una domanda di autorizzazione in caso di classificazione errata o informazioni insufficientemente documentate.

5. Ogni modifica a un veicolo è soggetta alla gestione della configurazione sotto la responsabilità del detentore o dell'entità da esso incaricata.

Articolo 17

Determinazione delle norme, compresa la non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità

1. In base alla scelta del caso di autorizzazione in conformità con l'articolo 14 e con la fissazione dei requisiti di cui all'articolo 13, il richiedente determina tutte le norme applicabili, in particolare le specifiche tecniche di interoperabilità e le norme nazionali.

Il richiedente consulta inoltre l'elenco delle carenze presenti nelle specifiche tecniche di interoperabilità, pubblicata sul sito web dell'Agenzia, e lo prende in considerazione.

In tale caso, il richiedente determina gli strumenti accettabili di messa in conformità forniti dall'Agenzia, da utilizzarsi insieme alle specifiche tecniche di interoperabilità per la procedura di autorizzazione del tipo di veicolo e/o di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato quando si stabilisce la conformità con le specifiche tecniche di interoperabilità.

2. Il richiedente individua ogni caso che richiede la non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità e presenta la sua domanda agli Stati membri interessati in conformità con le disposizioni di cui all'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797. Se la non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità riguarda veicoli appartenenti a un settore di impiego che interessa più di uno Stato membro, l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego del veicolo coordinano con il richiedente misure alternative da adottare per promuovere l'interoperabilità finale del progetto.

3. Se una nuova versione di una specifica tecnica di interoperabilità prevede misure transitorie, il richiedente può già selezionare i requisiti da questa nuova versione durante il periodo transitorio, se tale nuova versione lo consente esplicitamente.

4. Se, a norma del paragrafo 3, vengono selezionati i requisiti di una versione più recente di una specifica tecnica di interoperabilità, si applicano le seguenti regole:

- a) il richiedente può selezionare i requisiti da applicare da differenti versioni di una specifica tecnica di interoperabilità e:
 - i) giustifica e documenta la coerenza tra le serie complete di requisiti selezionati da differenti versioni di una determinata specifica tecnica di interoperabilità da applicare;
 - ii) specifica la selezione parziale dei requisiti da differenti versioni di una determinata specifica tecnica di interoperabilità nella domanda di autorizzazione, come richiesto dall'allegato I;
 - iii) nel caso in cui esista un documento di riferimento per l'impegno preliminare e questo sia pertinente, il richiedente richiede all'ente autorizzatore una modifica o un aggiornamento del documento di riferimento per l'impegno preliminare per la specifica tecnica di interoperabilità in questione, in conformità con le disposizioni di cui all'articolo 24, paragrafo 4.

- b) Nel valutare la domanda, l'ente di autorizzazione controlla la completezza dei requisiti della specifica tecnica di interoperabilità proposti dal richiedente;
- c) al richiedente non deve essere richiesto di presentare una richiesta per la non applicazione della specifica tecnica di interoperabilità, a norma dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797, per quei requisiti.
5. Laddove ciò sia previsto dalla legislazione dello Stato membro, il richiedente può selezionare i requisiti da differenti norme nazionali nello stesso modo stabilito nel paragrafo 3 per le specifiche tecniche di interoperabilità.
6. Il richiedente e l'organo o gli organi notificati possono usare gli strumenti di conformità accettabili di cui all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797 nel contesto di una verifica CE di conformità, in attesa dell'adozione delle specifiche tecniche di interoperabilità interessate.
7. Nel dimostrare la conformità con le norme nazionali, il richiedente e l'organo o gli organi designati possono usare gli strumenti di conformità nazionali accettabili di cui all'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797.

Articolo 18

Determinazione e definizione delle misure necessarie ai fini dell'utilizzo del veicolo per le prove sulla rete

Il richiedente deve identificare e definire, sulla base delle norme nazionali in materia di prove, le misure necessarie ai fini dell'utilizzo del veicolo per prove sulla rete.

Articolo 19

Autorizzazione temporanea ai fini dell'utilizzo del veicolo per prove sulla rete

1. L'autorizzazione temporanea ai fini dell'utilizzo del veicolo per prove sulla rete può essere rilasciata solo dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza quando è richiesta e specificata nel quadro normativo nazionale dello Stato membro.
2. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza valutano le domande per l'autorizzazione temporanea ai fini dell'utilizzo del veicolo per prove sulla rete in conformità con il quadro normativo nazionale.

Articolo 20

Determinazione delle condizioni previste per l'uso del veicolo e di altre restrizioni

Il richiedente determina le condizioni previste per l'uso del veicolo e le altre restrizioni legate al tipo di veicolo.

Articolo 21

Determinazione delle valutazioni di conformità

Il richiedente determina le valutazioni di conformità necessarie a norma delle disposizioni dell'allegato IV della direttiva (UE) 2016/797.

CAPO 3

IMPEGNO PRELIMINARE

Articolo 22

Impegno preliminare

1. Su richiesta del richiedente, l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico gestiscono le domande di impegno preliminare al fine di redigere il documento di riferimento per l'impegno preliminare prima che venga presentata una domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato. La domanda di impegno preliminare è presentata formalmente dal richiedente attraverso lo sportello unico e ad essa è allegato un fascicolo contenente almeno le informazioni richieste come specificato nell'articolo 23.
2. L'intervallo di tempo che intercorre tra l'emissione del parere di cui all'articolo 24, paragrafo 2, e la presentazione della domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o della domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato da parte del richiedente non deve superare gli 84 mesi.

3. La selezione dell'ente di autorizzazione effettuata dal richiedente relativamente all'impegno preliminare è vincolante fino a quando:
 - a) la domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o la domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato è stata presentata dal richiedente;
 - b) l'intervallo di tempo che intercorre tra l'emissione del parere di cui all'articolo 24, paragrafo 2, e la presentazione da parte del richiedente della domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o della domanda di autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato come specificato nel paragrafo 2 è trascorso; o
 - c) il richiedente ha chiesto di porre fine all'impegno preliminare.
4. Se durante la fase di impegno preliminare desidera cambiare l'ente autorizzatore, il richiedente chiede di concludere l'impegno preliminare in corso. Il richiedente può quindi inviare una nuova domanda di impegno preliminare a un nuovo ente autorizzatore.
5. Il richiedente può presentare una domanda di autorizzazione allo sportello unico in qualunque momento durante la procedura di impegno preliminare. In tale caso, la fase di impegno preliminare è conclusa.
6. In caso di impegno preliminare l'ente autorizzatore e, se del caso, le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico devono ricorrere ai punti previsti dall'articolo 41 relativi alla determinazione e alla classificazione delle problematiche, al fine di dare seguito alle problematiche sollevate con il richiedente.

Articolo 23

Documentazione per l'impegno preliminare

La documentazione per l'impegno preliminare allegata alla domanda di impegno preliminare contiene quanto segue:

- a) una descrizione del tipo di veicolo e/o del veicolo da autorizzare, comprese, se del caso, le varianti e/o versioni previste, e una descrizione dei compiti e delle attività per svilupparlo;
- b) la scelta dell'ente autorizzatore da parte del richiedente e del caso o dei casi di autorizzazione, a norma dell'articolo 14;
- c) un'indicazione dettagliata del settore di impiego interessato;
- d) un'indicazione dettagliata delle condizioni di utilizzo del veicolo e delle altre restrizioni previste, determinate a norma dell'articolo 20;
- e) le fasi che il richiedente deve seguire relativamente alla parte da esso svolta della procedura di autorizzazione del veicolo, compresa la pianificazione riguardante le prove sulla rete, se del caso;
- f) l'indicazione della metodologia da seguire nel processo di fissazione dei requisiti, in conformità con l'articolo 13;
- g) l'elenco delle regole e dei requisiti individuati dal richiedente che devono essere applicati, in conformità con gli articoli 17 e 18;
- h) un elenco delle valutazioni di conformità individuate a norma dell'articolo 21, compresi i moduli da applicare e l'uso delle dichiarazioni intermedie di verifica (DIV), se del caso;
- i) una descrizione delle modalità pratiche ai fini dell'uso del veicolo per le prove sulla rete, se del caso;
- j) un elenco del contenuto della documentazione che il richiedente presenta preliminarmente all'ente autorizzatore e alle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico per chiedere l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato;
- k) una proposta riguardante la lingua da utilizzare per il processo di autorizzazione del veicolo a norma dell'articolo 10;
- l) una descrizione dell'organizzazione del richiedente relativa alla parte da esso svolta nella procedura di autorizzazione del veicolo, comprensiva fra l'altro delle informazioni di contatto del richiedente, delle informazioni sulle persone di contatto, delle richieste di organizzazione del coordinamento e delle riunioni con l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza interessate dal determinato settore di impiego.

Articolo 24

Documento di riferimento per l'impegno preliminare

1. Entro un mese dalla data di ricezione della domanda di impegno preliminare, l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico informano il richiedente che la documentazione per l'impegno preliminare è completa oppure che devono chiedere informazioni supplementari pertinenti, stabilendo una scadenza ragionevole per la risposta a tale richiesta.

2. Se al richiedente viene comunicato che la sua documentazione è completa, l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico emettono, attraverso lo sportello unico, un parere sul metodo proposto dal richiedente nella domanda di impegno preliminare entro due mesi dalla conferma della completezza del fascicolo. Tale parere costituisce il documento di riferimento per l'impegno preliminare e comprende una definizione della versione delle specifiche tecniche di interoperabilità e delle norme nazionali che devono essere applicate per la domanda di autorizzazione, fatto salvo il paragrafo 4.

3. Il documento di riferimento per l'impegno preliminare specifica quale lingua deve essere usata a norma dell'articolo 10.

4. In caso di modifiche che riguardano la documentazione relativa all'impegno preliminare e che sono pertinenti per il documento di riferimento per l'impegno preliminare, il richiedente invia una domanda di impegno preliminare modificata e aggiornata, tenendo conto solo delle modifiche e dei punti di interazione con le parti invariate. Ciò può avvenire nelle seguenti situazioni:

- a) modifiche alla progettazione o alla metodologia di valutazione derivanti da questioni di sicurezza importanti;
- b) modifiche dei requisiti giuridici che invalidano il documento di riferimento per l'impegno preliminare; o
- c) ogni modifica introdotta volontariamente dal richiedente.

5. Entro un mese, l'ente di autorizzazione, e se del caso le autorità nazionali preposte alla sicurezza del settore di impiego in questione, rivedono ed emettono un parere sulla domanda di impegno preliminare modificata e aggiornata e registrano tale parere in un documento di riferimento per l'impegno preliminare modificato e aggiornato.

CAPO 4

VALUTAZIONE DI CONFORMITÀ

Articolo 25

Valutazione di conformità

Ogni organismo di valutazione della conformità è responsabile della compilazione dei documenti e della produzione di tutte le relazioni necessarie relative alle proprie valutazioni di conformità eseguite a norma dell'articolo 26.

Articolo 26

Esecuzione delle verifiche e individuazione delle prove da presentare

1. In base al caso di autorizzazione, il richiedente esegue i controlli necessari al fine di individuare le prove da presentare di cui all'allegato I.

2. L'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico non fissano i requisiti per le prove da accludere ai documenti tecnici allegati alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi, ma laddove ci sia un dubbio giustificato possono chiedere al richiedente di eseguire ulteriori verifiche.

Articolo 27

Correzione delle non conformità

1. La correzione delle non conformità che riguardano le specifiche tecniche di interoperabilità e/o i requisiti delle norme nazionali è eseguita dal richiedente, a meno che non sia stata concessa la non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità in conformità con l'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797. Lo stesso può applicarsi *mutatis mutandis* alle norme nazionali se consentito dal quadro giuridico dello Stato membro.

2. Al fine di mitigare una situazione di non conformità il richiedente può, in alternativa, eseguire una o più delle seguenti azioni:

- a) modificare la progettazione; in tale caso il processo deve ricominciare dalla fissazione dei requisiti prevista dall'articolo 13 solo per quanto riguarda gli elementi modificati e per gli elementi interessati dalla modifica;
- b) stabilire condizioni di uso del veicolo e altre restrizioni in conformità con l'articolo 20; in tale caso le condizioni di utilizzo del veicolo e le altre restrizioni sono definite dal richiedente e controllate dall'organismo competente per la valutazione della conformità.

3. La proposta del richiedente riguardo alle condizioni di utilizzo del veicolo e alle altre restrizioni a norma dell'articolo 20 al fine di correggere una non conformità si basano sulle valutazioni di conformità necessarie ai sensi dell'articolo 25.

CAPO 5

PRESENTAZIONE DELLA DOMANDA*Articolo 28***Prove da esibire all'atto della presentazione della domanda**

Il richiedente l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato individua le prove da esibire nella domanda:

- a) raccogliendo le dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi che compongono il veicolo e fornendo le prove, nella documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni CE, delle conclusioni delle valutazioni di conformità effettuate in seguito all'individuazione eseguita a norma dell'articolo 21;
- b) garantendo che i punti di interazione tra i sottosistemi che non sono definiti nelle specifiche tecniche di interoperabilità e/o nelle norme nazionali rientrano nella fissazione dei requisiti di cui all'articolo 13 e soddisfino i requisiti essenziali stabiliti dall'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797.

*Articolo 29***Compilazione della documentazione allegata alla domanda**

1. Il richiedente prepara e compila in modo strutturato il contenuto richiesto per la documentazione da allegare alla domanda conformemente alle disposizioni dell'allegato I.
2. Per l'autorizzazione di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettere b), c), d) ed e), il richiedente controlla la validità dell'autorizzazione del tipo di veicolo esistente.
3. Per l'autorizzazione di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c) e d), il richiedente presenta la documentazione necessaria affinché l'ente autorizzatore emetta la sua decisione, comprensiva dell'eventuale documentazione di accompagnamento del fascicolo della precedente autorizzazione.

*Articolo 30***Contenuto e completezza della domanda**

1. Affinché sia considerata completa dall'ente autorizzatore e se del caso dalle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico, la domanda deve contenere le informazioni indicate nell'allegato I.
2. Per l'autorizzazione relativa all'estensione del settore di impiego di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), si applicano i seguenti punti:
 - a) la documentazione che il richiedente deve aggiungere alla documentazione di accompagnamento originale completa, ai fini della decisione emessa in conformità con l'articolo 46, è limitata agli aspetti riguardanti le norme nazionali pertinenti e la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete per il settore di impiego esteso;
 - b) se l'autorizzazione originale del tipo di veicolo prevedeva la non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità, il richiedente aggiunge le decisioni pertinenti per la non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità in conformità con l'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797, includendo il settore di impiego esteso alla documentazione di accompagnamento originale completa ai fini della decisione emessa in conformità con l'articolo 46;
 - c) in caso di veicoli e/o tipi di veicoli autorizzati a norma della direttiva 2008/57/CE o di un atto precedente, le informazioni che il richiedente deve aggiungere alla documentazione originale, relativamente agli aspetti previsti dal punto a), riguardano anche le norme nazionali applicabili.

*Articolo 31***Presentazione della domanda di autorizzazione tramite lo sportello unico**

1. La domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato è presentata formalmente dal richiedente tramite lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796 e deve contenere le informazioni previste nell'allegato I.
2. Nell'inviare la sua domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato, il richiedente seleziona l'ente autorizzatore in conformità con l'articolo 21, paragrafo 5, e con l'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797.

3. La selezione dell'ente autorizzatore effettuata dal richiedente deve essere vincolante fino a che l'ente autorizzatore non abbia deciso in merito all'emissione o al rigetto dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato o fino a che il richiedente non abbia ritirato la domanda.
4. Il fascicolo del richiedente deve essere inviato tramite lo sportello unico alle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico.

CAPO 6

TRATTAMENTO DELLA DOMANDA

Articolo 32

Controllo della completezza della domanda

1. L'ente autorizzatore controlla la completezza delle informazioni e della documentazione presentata dal richiedente nella domanda in conformità con l'articolo 30.
2. Le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico:
 - a) controllano che il settore di impiego sia specificato correttamente per la parte che compete loro;
 - b) solleva eventuali questioni riguardo alla completezza delle informazioni e della documentazione presentata per la valutazione delle norme nazionali applicabili come specificato nell'allegato III.
3. Il controllo della completezza di cui ai paragrafi 1 e 2 consiste nell'accertamento, da parte dell'ente di autorizzazione e delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico, che:
 - a) tutte le informazioni e i documenti richiesti all'articolo 30 siano stati presentati dal richiedente nella domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato;
 - b) le informazioni e la documentazione presentata siano considerate pertinenti al fine di consentire all'ente di autorizzazione e alle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico di eseguire le loro valutazioni in conformità con gli articoli da 38 a 40.

Articolo 33

Conferma della ricezione della domanda

1. Lo sportello unico invia una risposta automatica al richiedente che conferma la ricezione della domanda.
2. La valutazione della domanda comincia a partire dalla data di ricezione della domanda.

Articolo 34

Tempi per la valutazione della domanda

1. L'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico valutano, ciascuna per la parte di sua competenza, la completezza della domanda come specificato dall'articolo 32 entro un mese dalla data di ricezione della domanda. L'ente di autorizzazione informa il richiedente di conseguenza.
2. Se al richiedente viene comunicato che il suo fascicolo è completo, la decisione finale relativa al rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato deve essere presa entro quattro mesi dalla conferma della completezza del fascicolo.
3. La decisione dell'ente autorizzatore deve essere emessa entro un mese dalla data di ricezione della domanda in caso di autorizzazione in conformità al tipo, secondo quanto disposto dall'articolo 14, paragrafo 1, lettera e).
4. Se al richiedente viene comunicato che il suo fascicolo non è completo, la decisione finale sul rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato è presa entro quattro mesi dalla presentazione delle informazioni mancanti da parte del richiedente, a meno che la domanda non sia essenzialmente incompleta, nel qual caso è rifiutata.
5. Nel corso della valutazione, anche se la domanda è completa ai sensi del paragrafo 2, l'ente autorizzatore o le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico possono in qualunque momento richiedere informazioni supplementari, stabilendo una scadenza ragionevole per la risposta a tale richiesta senza sospendere la valutazione, a meno che non si applichino le disposizioni del paragrafo 6.

6. Se è stato sollevato un dubbio giustificato da parte dell'ente autorizzatore o delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego in questione e il richiedente è tenuto a trasmettere ulteriori informazioni, l'ente autorizzatore può sospendere la valutazione e, tramite un accordo debitamente registrato con il richiedente, può prorogare il periodo oltre quanto stabilito all'articolo 21, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797. I tempi relativi alla trasmissione di informazioni integrative devono essere proporzionati alla difficoltà del richiedente nel fornire le informazioni richieste. La valutazione e i tempi riprendono dopo che il richiedente ha trasmesso le informazioni richieste. In assenza di un accordo con il richiedente, l'ente autorizzatore o le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico prendono la loro decisione sulla base delle informazioni disponibili.

Articolo 35

Comunicazioni nel corso della valutazione della domanda

1. L'ente di autorizzazione, le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico e il richiedente comunicano tramite lo sportello unico ogni problematica sorta ai sensi dell'articolo 41.
2. Lo stato di tutte le fasi della procedura di autorizzazione del veicolo, la decisione sulla domanda e le motivazioni comprovate di tale decisione sono comunicate al richiedente tramite lo sportello unico.
3. Le linee guide dell'Agenzia e delle autorità nazionali di sicurezza devono indicare le modalità di comunicazione tra loro e con il richiedente.

Articolo 36

Gestione delle informazioni riguardanti la valutazione della domanda

1. L'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico registrano presso lo sportello unico i risultati delle fasi relative alla procedura di autorizzazione del veicolo nelle quali sono coinvolti, ognuno in relazione alla rispettiva parte svolta nella valutazione, se del caso, compresi tutti i documenti relativi alla domanda che riguardano quanto segue:
 - a) ricezione;
 - b) trattamento;
 - c) valutazione;
 - d) conclusioni della valutazione della domanda, come specificato nell'articolo 45;
 - e) decisione finale ai fini del rilascio o del rifiuto dell'autorizzazione del tipo di veicolo o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato;
 - f) documentazione finale relativa all'autorizzazione del tipo di veicolo e/o all'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato, in conformità con l'articolo 47.
2. La decisione finale ai fini del rilascio o del rifiuto dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato è comunicata al richiedente tramite lo sportello unico.
3. Per i documenti elencati nel paragrafo 1, l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per lo specifico settore di impiego ricorrono al procedimento di controllo dei documenti fornito dallo sportello unico.
4. Se utilizzano un sistema di gestione delle informazioni per gestire le domande che ricevono, le autorità nazionali preposte alla sicurezza trasferiscono tutte le informazioni pertinenti allo sportello unico.

Articolo 37

Coordinamento tra l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per lo specifico settore di impiego ai fini della valutazione della domanda

1. Allo scopo di valutare la domanda, le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico pianificano, organizzano e concordano le modalità necessarie al fine di prendere in considerazione la classificazione delle norme nazionali e il riconoscimento transnazionale di cui all'articolo 14, paragrafo 10, della direttiva (UE) 2016/797. Le modalità concordate per la valutazione della domanda sono comunicate all'ente autorizzatore e al richiedente.

2. L'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico si coordinano tra loro al fine di affrontare ogni problematica, compresa ogni istanza che potrebbe richiedere una modifica della domanda e/o una richiesta di informazioni integrative, nel caso in cui la consegna di informazioni integrative abbia ripercussioni sui tempi della valutazione o possa averne sul loro lavoro, e si accordano su come procedere.
3. Alla conclusione delle attività di coordinamento di cui al paragrafo 2, l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico, ciascuna per la parte di sua competenza, prendono la decisione di informare il richiedente tramite lo sportello unico in merito a ogni istanza che potrebbe richiedere una modifica della domanda e/o informazioni supplementari.
4. Prima che l'ente autorizzatore prenda la sua decisione finale e che le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico presentino il fascicolo di valutazione, l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego:
 - a) discutono del risultato delle rispettive valutazioni; e
 - b) concordano le condizioni di utilizzo e le altre restrizioni e/o esclusioni di settori di impiego che devono essere incluse nell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o nell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato.
5. Sulla base del risultato delle attività di coordinamento di cui al paragrafo 4 del presente articolo, l'ente autorizzatore comunica al richiedente le motivazioni comprovate relative alla decisione. A tale fine l'ente autorizzatore tiene conto dei fascicoli di valutazione delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico, di cui all'articolo 40, paragrafo 6, riguardanti il rilascio o il rifiuto dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato, comprese le condizioni di utilizzo del veicolo e le altre restrizioni e/o esclusioni di settori di impiego che devono essere incluse nell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o nell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato.
6. I registri delle attività di coordinamento sono presi dall'ente autorizzatore e conservati presso lo sportello unico in conformità con l'articolo 36.

Articolo 38

Valutazione della domanda

La valutazione della domanda è eseguita dall'ente autorizzatore e dalle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico per fornire una garanzia ragionevole che il richiedente e gli operatori che lo sostengono abbiano adempiuto i loro obblighi e le loro responsabilità nelle fasi di progettazione, produzione, verifica e convalida del veicolo e/o del tipo di veicolo, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile in modo tale che il veicolo possa essere immesso sul mercato e possa essere usato in modo sicuro nel settore di impiego del tipo di veicolo conformemente alle condizioni di utilizzo e alle altre restrizioni specificate nella domanda.

Articolo 39

Valutazione della domanda da parte dell'ente autorizzatore

1. L'ente autorizzatore valuta gli aspetti specificati nell'allegato II.
2. Se un'autorizzazione di un tipo di veicolo e/o un'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato deve essere rilasciata per un settore di impiego limitato alle reti interne ad uno Stato membro e se il richiedente ha chiesto che l'autorità nazionale preposta alla sicurezza sia l'ente autorizzatore in conformità con l'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797, in aggiunta alle valutazioni specificate nel paragrafo 1 l'ente autorizzatore, valuta gli aspetti di cui all'allegato III, controlla se sono state registrate informazioni pertinenti a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, e tiene conto della valutazione della domanda. Ogni problematica sorta viene annotata nel registro come specificato nell'articolo 41.
3. Se il richiedente ha utilizzato una metodologia non standardizzata per la fissazione dei requisiti, l'ente autorizzatore valuta la metodologia applicando i criteri stabiliti nell'allegato II.
4. L'ente autorizzatore controlla la completezza, la pertinenza e la coerenza delle prove sulla base della metodologia utilizzata per la fissazione dei requisiti, a prescindere dal metodo utilizzato. Come specificato nell'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), per il rilascio di una nuova autorizzazione la valutazione eseguita dall'ente autorizzatore deve limitarsi alle parti del veicolo che sono cambiate e alle ripercussioni di tali cambiamenti sulle parti invariate del veicolo. I controlli che devono essere eseguiti dall'ente autorizzatore per il rilascio di un'autorizzazione per un «settore di impiego esteso», come specificato nell'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), devono limitarsi alle norme nazionali applicabili e alla compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete per il settore di impiego esteso. L'ente autorizzatore non deve ripetere i controlli già eseguiti per la precedente autorizzazione.

5. L'ente autorizzatore appronta un fascicolo di valutazione contenente quanto segue:
 - a) una dichiarazione chiara relativa al risultato negativo o positivo della valutazione come da domanda del richiedente per il settore di impiego in questione e, se del caso, per le condizioni di utilizzo o le restrizioni;
 - b) una sintesi delle valutazioni eseguite;
 - c) una relazione stilata sulla base del registro delle criticità per il settore di impiego in questione;
 - d) un elenco comprovante che tutti gli aspetti specificati nell'allegato II, e se del caso nell'allegato III, sono stati valutati.

Articolo 40

Valutazione della domanda da parte delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico

1. Le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico valutano gli aspetti elencati nell'allegato III. Le valutazioni che devono essere eseguite dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego in questione devono riguardare solo le norme nazionali pertinenti per il settore di impiego e devono essere redatte tenendo conto delle modalità concordate di cui all'articolo 37, paragrafo 1.
2. Nel valutare la fissazione dei requisiti, le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego in questione controllano la completezza, la pertinenza e la coerenza delle prove prodotte dal richiedente sulla base della metodologia applicata per la fissazione dei requisiti.
3. Come indicato all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), per il rilascio di una nuova autorizzazione la valutazione eseguita dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego in questione deve limitarsi alle parti del veicolo che sono cambiate e alle ripercussioni di tali cambiamenti sulle parti invariate del veicolo.
4. I controlli che devono essere eseguiti dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego in questione per l'autorizzazione di un settore di impiego esteso di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), devono limitarsi alle norme nazionali applicabili e alla compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete per il settore di impiego esteso. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego non devono ripetere i controlli già eseguiti nell'ambito della precedente autorizzazione.
5. In conformità con gli articoli 6 e 14 della direttiva (UE) 2016/797, in aggiunta agli aspetti specificati nell'allegato III le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego in questione controllano se sono state registrate informazioni pertinenti a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, e ne tengono conto per la valutazione della domanda. Ogni problematica sorta viene annotata nel registro come specificato nell'articolo 41.
6. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il settore di impiego in questione approntano un fascicolo di valutazione contenente quanto segue:
 - a) una dichiarazione chiara relativa al risultato negativo o positivo della valutazione come da domanda del richiedente per il settore di impiego in questione e, se del caso, per le condizioni di utilizzo e le restrizioni;
 - b) una sintesi delle valutazioni eseguite;
 - c) una relazione stilata sulla base del registro delle criticità per il settore di impiego interessato;
 - d) un elenco comprovante che tutti gli aspetti specificati nell'allegato III sono stati valutati.

Articolo 41

Classificazione delle problematiche

1. L'ente autorizzatore e, se del caso, le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico prendono nota delle problematiche sorte nel corso della valutazione del fascicolo di domanda nel registro delle criticità e le classificano come segue:
 - a) «tipo 1»: problema che richiede una risposta del richiedente per la comprensione del fascicolo di domanda;
 - b) «tipo 2»: problema che potrebbe portare a una modifica del fascicolo di domanda o a un'azione marginale da parte del richiedente; l'azione da adottare è lasciata al giudizio del richiedente e non osta al rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato;

- c) «tipo 3»: problema che richiede una modifica del fascicolo di domanda da parte del richiedente ma non osta al rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato con condizioni di utilizzo del veicolo aggiuntive e/o più restrittive se confrontate con quelle specificate dal richiedente nella sua domanda; il problema deve tuttavia essere affrontato ai fini del rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato; ogni azione che il richiedente deve eseguire per risolvere il problema è proposta dal richiedente e concordata con la parte che ha individuato il problema;
- d) «tipo 4»: problema che richiede una modifica del fascicolo di domanda da parte del richiedente; l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato non deve essere rilasciata a meno che il problema non sia risolto; ogni azione che il richiedente deve eseguire per risolvere il problema è proposta dal richiedente e concordata con la parte che ha individuato il problema. Fra i problemi di tipo 4 rientra in particolare la non conformità, a norma dell'articolo 26, paragrafo 2, della direttiva 2016/797.
2. In seguito alla risposta o all'azione intrapresa dal richiedente a seconda del problema, l'ente autorizzatore o le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico eseguono una nuova valutazione dei problemi individuati, e se del caso una riclassificazione, e assegnano uno dei seguenti status per ciascuno dei problemi individuati:
- a) «questione pendente» quando la prova fornita dal richiedente non è soddisfacente e sono ancora necessarie informazioni aggiuntive;
- b) «questione chiusa» quando il richiedente ha fornito una risposta adeguata e non restano problemi da risolvere.

Articolo 42

Dubbio giustificato

1. Se sussiste un dubbio giustificato, l'ente autorizzatore e/o le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico possono, in alternativa, effettuare una o più delle seguenti azioni:
- a) eseguire un controllo più completo e dettagliato delle informazioni fornite con la domanda;
- b) richiedere informazioni supplementari al richiedente;
- c) chiedere che il richiedente effettui prove sulla rete.
2. La richiesta dell'ente autorizzatore e/o delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico deve specificare la questione che necessita di un'azione da parte del richiedente ma non la natura o il contenuto delle rettifiche che deve eseguire il richiedente. Il richiedente sceglie la modalità più adatta per rispondere alle richieste dell'ente autorizzatore e/o delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico.
3. L'ente autorizzatore coordina insieme alle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico le azioni proposte dal richiedente.
4. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 35, l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico utilizzano il registro delle criticità di cui all'articolo 41 per gestire i dubbi giustificati. Un dubbio giustificato:
- a) è sempre classificato come «tipo 4» a norma dell'articolo 41, paragrafo 1, lettera d);
- b) è sempre accompagnato da una giustificazione; e
- c) include una descrizione chiara della questione sulla quale il richiedente è chiamato a dare risposta.
5. Se il richiedente accetta di fornire ulteriori informazioni, a norma dei punti b) e c) del paragrafo 1 su richiesta dell'ente autorizzatore e/o delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico, i tempi per trasmettere le informazioni supplementari sono stabiliti in conformità con l'articolo 34, paragrafo 5, e con l'articolo 34, paragrafo 6.
6. Nel caso in cui sia possibile eliminare un dubbio giustificato introducendo condizioni di utilizzo del veicolo aggiuntive o più restrittive e altre restrizioni se confrontate con quelle specificate dal richiedente nella sua domanda e se il richiedente accetta, può essere rilasciata un'autorizzazione del tipo di veicolo e/o un'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato vincolata a tali condizioni di utilizzo del veicolo e le altre restrizioni.
7. Se il richiedente non accetta di fornire ulteriori informazioni per eliminare il dubbio giustificato sollevato dall'ente autorizzatore e/o dalle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico, l'ente autorizzatore prende una decisione sulla base delle informazioni disponibili.

*Articolo 43***Controlli che deve eseguire l'ente autorizzatore riguardo alle valutazioni effettuate dalle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico**

1. L'ente autorizzatore controlla se le valutazioni delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico sono coerenti tra loro per quanto attiene ai risultati delle valutazioni di cui all'articolo 40, paragrafo 6, lettera a).
2. Se il risultato del controllo di cui al paragrafo 1 dimostra che le valutazioni delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico sono coerenti, l'ente autorizzatore verifica che:
 - a) le liste di controllo di cui all'articolo 40, paragrafo 6, lettera d), siano state compilate in tutte le parti;
 - b) tutte le problematiche pertinenti siano state risolte.
3. Se il risultato del controllo di cui al paragrafo 1 dimostra che le valutazioni non sono coerenti, l'ente autorizzatore chiede che le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico ne indagino ulteriormente le ragioni. In seguito a tale indagine si applicano, in alternativa, una o più delle seguenti condizioni:
 - a) l'ente autorizzatore può rivedere la sua valutazione di cui all'articolo 39;
 - b) le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico possono rivedere la loro valutazione.
4. I risultati delle indagini delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico di cui al paragrafo 3 sono comunicati a tutte le autorità nazionali di sicurezza per il settore di impiego in questione interessate dalla domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o dalla domanda di autorizzazione del veicolo.
5. Se l'elenco di cui al paragrafo 2, lettera a), è incompleto o se vi sono problematiche che non sono state chiuse a norma del paragrafo 2, lettera b), l'ente autorizzatore chiede che le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico ne indagino ulteriormente le ragioni.
6. Le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego in questione rispondono alle richieste dell'ente autorizzatore con riferimento alle incoerenze presenti nelle valutazioni di cui al paragrafo 3, all'incompletezza delle liste di controllo di cui al paragrafo 2, lettera a), e/o a problematiche non risolte in conformità con il paragrafo 2, lettera b). L'ente autorizzatore deve tenere conto pienamente delle valutazioni eseguite dalle autorità nazionali di sicurezza competenti per il determinato settore di impiego riguardanti le norme nazionali applicabili. I controlli dell'ente autorizzatore devono limitarsi alla coerenza e alla completezza delle valutazioni di cui ai paragrafi 1 e 2.
7. In caso di disaccordo tra l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico si applica la procedura di arbitrato di cui all'articolo 21, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/797.

*Articolo 44***Arbitrato a norma dell'articolo 21, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/797 e dell'articolo 12, paragrafo 4, lettera b), del regolamento (UE) 2016/796**

Quando agisce in qualità di ente autorizzatore, l'Agenzia può sospendere il processo di autorizzazione d'intesa con le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico nel corso della fase di cooperazione necessaria a giungere a una valutazione accettabile da ambo le parti e, se del caso, fino a che la commissione di ricorso non prende una decisione nei tempi stabiliti dall'articolo 21, paragrafo 7 della direttiva (UE) 2016/797. L'Agenzia è tenuta a comunicare al richiedente i motivi della sospensione.

*Articolo 45***Conclusioni della valutazione della domanda**

1. L'ente autorizzatore verifica che la procedura di valutazione della domanda è stata eseguita correttamente e controlla in maniera indipendente che:
 - a) le diverse fasi del processo di valutazione della domanda siano state applicate correttamente;
 - b) sussistano prove sufficienti in grado di dimostrare che tutti gli aspetti pertinenti della domanda siano stati valutati;
 - c) il richiedente abbia ricevuto le risposte scritte ai problemi di tipo 3 e 4 e le richieste di informazioni supplementari;

- d) i problemi di tipo 3 e 4 siano stati risolti o, in caso contrario, che siano state fornite motivazioni chiaramente comprovate;
 - e) le valutazioni e le decisioni prese siano documentate, giuste e coerenti;
 - f) le conclusioni cui si è giunti siano basate sui fascicoli di valutazione e rispecchino la valutazione nel suo complesso.
2. Se si è giunti alla conclusione che il processo di valutazione della domanda è stato applicato correttamente è sufficiente una conferma della corretta applicazione del paragrafo 1, accompagnata eventualmente da un commento.
3. Se si è giunti alla conclusione che il processo di valutazione della domanda non è stato applicato correttamente le ragioni per cui si è giunti a tale conclusione devono essere chiare e specifiche.
4. Al termine delle attività di valutazione l'ente autorizzatore completa il fascicolo di valutazione riguardante i paragrafi 2 o 3, sulla base dei documenti di valutazione redatti in conformità con l'articolo 39, paragrafo 5, e con l'articolo 40, paragrafo 6.
5. L'ente autorizzatore fornisce motivazioni comprovate per le sue conclusioni nel fascicolo di valutazione di cui al paragrafo 4.

Articolo 46

Decisione relativa all'autorizzazione o al rifiuto della domanda

1. L'ente autorizzatore assume una decisione relativa al rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato o al rifiuto della domanda entro una settimana dal completamento della valutazione, fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 34. Tale decisione è presa sulla base di motivazioni comprovate, di cui all'articolo 45, paragrafo 5.
2. L'ente autorizzatore rilascia l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato se la valutazione degli elementi elencati nell'allegato II e, se del caso, nell'allegato III, fornisce una garanzia ragionevole che il richiedente e gli operatori che lo sostengono abbiano adempiuto le rispettive responsabilità nella misura richiesta in conformità con l'articolo 38.
3. Se in seguito alla valutazione degli elementi elencati nell'allegato II, e se del caso nell'allegato III, non sussiste la garanzia ragionevole che il richiedente e gli operatori che lo sostengono abbiano adempiuto i loro obblighi e le loro responsabilità nella misura richiesta in conformità con l'articolo 38, l'ente autorizzatore rifiuta la domanda.
4. L'ente autorizzatore cita nella sua decisione i seguenti elementi:
- a) le condizioni di utilizzo del veicolo e le altre restrizioni;
 - b) le motivazioni della decisione;
 - c) la possibilità e gli strumenti per presentare ricorso e i relativi limiti temporali.
5. Le condizioni di utilizzo del veicolo e le altre restrizioni sono definite sulla base delle caratteristiche essenziali di progettazione del tipo di veicolo.
6. La decisione di autorizzazione non riporta condizioni di utilizzo del veicolo e restrizioni limitate nel tempo, a meno che non sussistano le seguenti condizioni:
- a) è necessario dal momento che la conformità alle specifiche tecniche di interoperabilità e/o alle norme nazionali non può essere dimostrata completamente prima del rilascio dell'autorizzazione; e/o
 - b) le specifiche tecniche di interoperabilità e/o le norme nazionali prescrivono che il richiedente produca una stima di conformità plausibile.
- L'autorizzazione può includere una condizione in base alla quale l'uso reale dimostra una prestazione in linea con la stima entro un periodo di tempo specifico.
7. La decisione finale ai fini del rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato o del rifiuto della domanda viene registrata presso lo sportello unico e trasmessa al richiedente e alle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico insieme alla documentazione di valutazione tramite lo sportello unico.

8. Se viene presa una decisione di rifiuto della domanda o di rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato a condizione che si applichino diverse condizioni di utilizzo e altre restrizioni rispetto a quelle specificate dal richiedente nella sua domanda, il richiedente può chiedere che l'ente autorizzatore riveda la sua decisione in conformità con l'articolo 51 del presente regolamento. Se non è soddisfatto della risposta fornita dall'ente autorizzatore, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'autorità competente in conformità con l'articolo 21, paragrafo 11, della direttiva (UE) 2016/797.

CAPO 7

DOCUMENTAZIONE FINALE

Articolo 47

Documentazione finale relativa all'autorizzazione del tipo di veicolo e/o all'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato

1. Un'autorizzazione del tipo di veicolo e/o un'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato assume la forma di un documento contenente le informazioni di cui all'articolo 48 e/o all'articolo 49.
2. All'autorizzazione rilasciata per il tipo di veicolo e/o per l'immissione del veicolo sul mercato è assegnato un numero unico europeo di identificazione («EIN») la cui struttura e il cui contenuto sono definiti e gestiti dall'Agenzia.
3. Le differenze in termini di condizioni di utilizzo del veicolo e altre restrizioni rispetto a quelle specificate dal richiedente nella sua domanda possono essere incluse nell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o nell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato.
4. L'ente autorizzatore data e firma debitamente l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato.
5. L'ente autorizzatore fa in modo che la decisione emessa in conformità con l'articolo 46 e la documentazione completa ad essa allegata siano archiviate a norma dell'articolo 52.

Articolo 48

Informazioni contenute nell'autorizzazione del tipo di veicolo rilasciata

L'autorizzazione del tipo di veicolo rilasciata dall'ente autorizzatore deve contenere le informazioni seguenti:

- a) la base giuridica che consente all'ente autorizzatore di rilasciare l'autorizzazione del tipo di veicolo;
- b) l'indicazione:
 - i) dell'ente autorizzatore;
 - ii) della domanda;
 - iii) del caso di autorizzazione come specificato dall'articolo 14;
 - iv) del richiedente l'autorizzazione del tipo di veicolo;
 - v) del numero unico europeo di identificazione associato all'autorizzazione del tipo di veicolo;
- c) l'indicazione delle caratteristiche di progettazione essenziali del tipo di veicolo:
 - i) nei certificati di esame del tipo e/o della progettazione;
 - ii) il settore di impiego del veicolo;
 - iii) le condizioni di utilizzo del veicolo e le altre restrizioni;
 - iv) il riferimento, a norma delle disposizioni di cui all'articolo 16 del regolamento (UE) n. 402/2013, comprese l'identificazione del documento e la versione, alle dichiarazioni scritte del proponente di cui all'articolo 3, paragrafo 11, del regolamento (UE) 402/2013, riguardanti il tipo di veicolo.
- d) l'indicazione di quanto segue:
 - i) numero di identificazione del tipo di veicolo in conformità con l'allegato II della decisione della Commissione 2011/665/UE ⁽¹⁾;
 - ii) varianti del tipo di veicolo, se del caso;

⁽¹⁾ Decisione di esecuzione della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati [notificata con il documento C(2011) 6974] (GUL 264 dell'8.10.2011, pag. 32).

- iii) versioni del tipo di veicolo, se del caso;
 - iv) valori dei parametri fissati nelle specifiche tecniche di interoperabilità, e se del caso nelle norme nazionali, relativi al controllo della compatibilità tecnica tra il veicolo e il settore di impiego;
 - v) conformità del tipo di veicolo con le specifiche tecniche di interoperabilità pertinenti e con l'insieme delle norme nazionali riguardo i parametri di cui al paragrafo 1, lettera d), punto iv).
- e) riferimenti alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi;
 - f) riferimenti al diritto nazionale o dell'Unione a cui il tipo di veicolo è conforme;
 - g) riferimenti alle motivazioni comprovate alla base della decisione di cui all'articolo 45, paragrafo 5;
 - h) data e luogo della decisione di rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo;
 - i) firma in calce alla decisione di rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo; e
 - j) possibilità e strumenti per presentare ricorso e relativi limiti temporali, comprese le informazioni sulla procedura nazionale di presentazione del ricorso.

Articolo 49

Informazioni contenute nell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato rilasciata

L'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato rilasciata dall'ente autorizzatore deve contenere le informazioni seguenti:

- a) la base giuridica che consente all'ente autorizzatore di rilasciare l'autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato;
- b) l'indicazione:
 - i) dell'ente autorizzatore;
 - ii) della domanda;
 - iii) del caso di autorizzazione come specificato dall'articolo 14;
 - iv) del richiedente l'autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato;
 - v) del numero unico europeo di identificazione associato all'autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato.
- c) il riferimento alla registrazione del tipo di veicolo nel registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati, comprese le informazioni sulla variante e/o sulla versione del tipo di veicolo, se del caso;
- d) l'indicazione:
 - i) dei veicoli;
 - ii) dei settori di impiego;
 - iii) delle condizioni di utilizzo del veicolo e delle altre restrizioni.
- e) i riferimenti alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi;
- f) i riferimenti al diritto nazionale o dell'Unione a cui il veicolo è conforme;
- g) i riferimenti alle motivazioni comprovate alla base della decisione di cui all'articolo 45, paragrafo 5;
- h) in caso di un'autorizzazione in conformità al tipo di veicolo a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, il riferimento alla dichiarazione di conformità a un tipo di veicolo autorizzato, comprese le informazioni sulla versione e/o sulla variante del tipo di veicolo se del caso;
- i) la data e il luogo della decisione di rilascio dell'autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato;
- j) la firma in calce alla decisione di rilascio dell'autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato; e
- k) la possibilità e gli strumenti per presentare ricorso e i relativi limiti temporali, comprese le informazioni sulla procedura nazionale di presentazione del ricorso.

*Articolo 50***Registrazione nell'ERATV e nell'ERADIS**

1. L'ERATV è compilato dall'ente autorizzatore usando le informazioni fornite dal richiedente in quanto parte della domanda di autorizzazione del tipo di veicolo. Il richiedente è responsabile dell'integrità dei dati forniti all'ente autorizzatore. L'ente autorizzatore è responsabile del controllo della coerenza dei dati forniti dal richiedente e rende l'ERATV disponibile al pubblico.
2. L'ente autorizzatore garantisce che la banca dati in materia di sicurezza e interoperabilità dell'Agenzia ferroviaria europea («ERADIS») sia stata aggiornata in maniera appropriata prima del rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato.
3. Per le modifiche a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 15, paragrafo 3, l'ente autorizzatore registra in ERATV la nuova versione di un tipo di veicolo o di una variante del tipo di veicolo utilizzando le informazioni fornite dal detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo. Il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo è responsabile dell'integrità dei dati forniti all'ente autorizzatore. L'ente autorizzatore è responsabile del controllo della coerenza dei dati forniti dal detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo e rende l'ERATV disponibile al pubblico.

In attesa della registrazione della nuova versione di un tipo di veicolo o di una variante del tipo di veicolo, i veicoli sottoposti a modifiche ai fini della conformità alla nuova versione possono essere già utilizzati.

*Articolo 51***Riesame a norma dell'articolo 21, paragrafo 11, della direttiva (UE) 2016/797**

1. Se la decisione dell'ente autorizzatore contiene un rifiuto o differenti condizioni di utilizzo del veicolo e altre restrizioni rispetto a quelle specificate dal richiedente nella sua domanda, il richiedente può richiedere il riesame della decisione entro un mese dalla data della sua ricezione. Tale richiesta deve essere presentata dal richiedente tramite lo sportello unico.
2. Alla richiesta di riesame occorre accludere un elenco degli elementi che, secondo il richiedente, non sono stati presi in considerazione correttamente nel procedimento per l'autorizzazione del veicolo.
3. Eventuali informazioni ulteriori ricevute e depositate tramite lo sportello unico dopo la data di rilascio della decisione di autorizzazione non sono ammissibili come prove.
4. L'ente autorizzatore, se del caso in coordinamento con le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico, garantisce l'imparzialità del processo di riesame.
5. Nell'ambito del processo di riesame vengono valutate nuovamente le questioni alla base della decisione negativa dell'ente autorizzatore in conformità alla richiesta del richiedente.
6. Quando l'Agenzia agisce in qualità di ente autorizzatore, la modifica della decisione è soggetta a riesame in coordinamento con le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego in questione, se del caso.
7. L'ente autorizzatore conferma o modifica la sua decisione iniziale entro due mesi dalla data di ricezione della richiesta di riesame. Tale decisione è comunicata alle parti interessate tramite lo sportello unico.

*Articolo 52***Archiviazione di una decisione emessa ai sensi dell'articolo 46 e della documentazione completa ad essa allegata**

1. La decisione emessa ai sensi dell'articolo 46 e la documentazione completa ad essa allegata devono essere conservate presso lo sportello unico per almeno 15 giorni.
2. La documentazione completa allegata alla decisione dell'ente autorizzatore emessa a norma dell'articolo 46 deve includere tutti i documenti usati dall'ente autorizzatore e i documenti di valutazione delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico.

3. Dopo la scadenza del periodo di conservazione dei documenti stabilito nel paragrafo 1, la decisione emessa a norma dell'articolo 46 sul rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato e la documentazione completa ad essa acclusa devono essere trasferite in un archivio storico e conservate per un periodo di cinque anni dalla conclusione della durata di vita del veicolo, quale indicata nel registro di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797.

CAPO 8

SOSPENSIONE, REVOCA O MODIFICA DI UN'AUTORIZZAZIONE PRECEDENTEMENTE RILASCIATA

Articolo 53

Sospensione, revoca o modifica di un'autorizzazione precedentemente rilasciata

1. L'ente autorizzatore può applicare misure di sicurezza temporanee sotto forma di sospensione di un'autorizzazione del tipo di veicolo, a norma dell'articolo 26, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797.
2. Nei casi di cui all'articolo 26, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797 e in seguito a un riesame delle misure adottate per affrontare una grave minaccia alla sicurezza, l'ente autorizzatore che ha rilasciato l'autorizzazione può decidere di revocare o modificare l'autorizzazione in conformità all'articolo 26, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797.
3. Il richiedente può presentare ricorso contro la decisione di revocare o modificare un'autorizzazione in conformità all'articolo 26, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797.
4. L'ente autorizzatore informa l'Agenzia nel caso in cui sussista una decisione di revocare o modificare un'autorizzazione e fornisce le motivazioni della sua decisione. L'Agenzia informa tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza della decisione di revocare o modificare un'autorizzazione e comunica loro le relative motivazioni.

Articolo 54

Effetti della sospensione, della revoca o della modifica di un'autorizzazione precedentemente rilasciata sulla registrazione in ERATV, ERADIS e nei registri dei veicoli

1. Se prende una decisione relativa alla revoca, alla sospensione o alla modifica di un'autorizzazione del tipo di veicolo, l'ente autorizzatore aggiorna l'ERATV di conseguenza in conformità alle disposizioni dell'articolo 26, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797, e fa in modo che sia aggiornato anche l'ERADIS.
2. Lo Stato membro in cui il veicolo è registrato garantisce che ogni decisione di revoca o modifica di un'autorizzazione del tipo di veicolo e/o di un'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato sia trascritta nel registro di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797.

CAPO 9

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 55

Disposizioni transitorie

1. Quando un'autorità nazionale preposta alla sicurezza si rende conto che non è in grado di rilasciare un'autorizzazione del tipo di veicolo in conformità alla direttiva 2008/57/CE prima della data pertinente nello Stato membro interessato, ne informa immediatamente il richiedente e l'Agenzia.
2. Nel caso di cui all'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797, il richiedente decide quindi se intende continuare a essere valutato dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza o se vuole presentare una domanda all'Agenzia. Il richiedente informa entrambi gli organismi. Si applicano le seguenti condizioni:
 - a) nei casi in cui il richiedente abbia deciso di presentare una domanda all'Agenzia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza trasferisce il fascicolo di domanda e i risultati della sua valutazione all'Agenzia. L'Agenzia accetta la valutazione eseguita dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza;
 - b) nei casi in cui il richiedente abbia deciso di continuare la valutazione con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, quest'ultima conclude la valutazione della domanda e decide in merito al rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato in conformità all'articolo 21 della direttiva (UE) 2016/797 e al presente regolamento.
3. Se il settore di impiego non è limitato a uno Stato membro, l'ente autorizzatore deve essere l'Agenzia; si applica allora la procedura prevista al punto a) del paragrafo 2.

4. Nei casi di cui ai paragrafi 2 e 3, il richiedente presenta una domanda riveduta di autorizzazione del tipo di veicolo e/o di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato tramite lo sportello unico in conformità al presente regolamento. Il richiedente può richiedere assistenza agli enti autorizzatori coinvolti per integrare la documentazione.
5. Le autorizzazioni del veicolo e/o del tipo di veicolo rilasciate dall'Agenzia tra il 16 giugno 2019 e il 16 giugno 2020 non devono riguardare la rete o le reti degli Stati membri che hanno notificato all'Agenzia e alla Commissione, in conformità all'articolo 57, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, di non aver ancora recepito la direttiva e di non aver attuato le disposizioni nazionali di recepimento. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri che hanno presentato tale notifica:
- a) considerano l'autorizzazione del tipo di veicolo rilasciata dall'Agenzia come equivalente all'autorizzazione per i tipi di veicoli rilasciata in conformità all'articolo 26 della direttiva 2008/57/CE e applicano il paragrafo 3 dell'articolo 26 della direttiva 2008/57/CE in riferimento a tale tipo di veicolo;
 - b) accettano l'autorizzazione del veicolo rilasciata dall'Agenzia come equivalente alla prima autorizzazione rilasciata in conformità agli articoli 22 o 24 della direttiva 2008/57/CE e rilascia un'autorizzazione aggiuntiva in conformità agli articoli 23 o 25 della direttiva 2008/57/CE.
6. Nei casi di cui al punto a) del paragrafo 2 e al paragrafo 5, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza coopera con l'Agenzia e si coordina con essa al fine di effettuare la valutazione degli elementi stabiliti al punto a) dell'articolo 21, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797.
7. I carri merci conformi al paragrafo 7.1.2. dell'allegato del regolamento STI WAG (UE) 321/2013 e dotati di autorizzazione all'immissione sul mercato devono essere trattati, tra il 16 giugno 2019 e il 16 giugno 2020, come veicoli dotati di un'autorizzazione di messa in servizio del veicolo ai fini della direttiva 2008/57/CE da parte degli Stati membri che hanno trasmesso notifica all'Agenzia e alla Commissione in conformità con l'articolo 57, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797 e che non hanno ancora recepito la direttiva né attuato le disposizioni nazionali di recepimento.

Articolo 56

Entrata in vigore e applicazione

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

Si applica dal 16 giugno 2019 negli Stati membri che non hanno trasmesso notifica all'Agenzia o alla Commissione in conformità con l'articolo 57, paragrafo 2 della direttiva (UE) 2016/797. Si applica in tutti gli Stati membri a decorrere dal 16 giugno 2020.

Tuttavia l'articolo 55, paragrafo 1, si applica a decorrere dal 16 febbraio 2019 in tutti gli Stati membri. Le misure di agevolazione previste dall'articolo 55, paragrafi 2, 3, 4 e 6, sono rese disponibili a decorrere dal 16 febbraio 2019. L'articolo 55, paragrafo 5, si applica a decorrere dal 16 giugno 2019 in tutti gli Stati membri.

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

Fatto a Bruxelles, il 4 aprile 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO I

Contenuto della domanda

(M): informazioni necessarie che il richiedente deve trasmettere.

(O): informazioni facoltative che il richiedente può trasmettere.

1. Tipo di domanda (M):

- 1.1. Autorizzazione del tipo
 - a) Varianti del tipo di veicolo (se del caso)
 - b) Versioni del tipo di veicolo (se del caso)
- 1.2. Autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato
 - a) Veicolo singolo; o
 - b) Serie di veicoli

2. Caso di autorizzazione (M):

- 2.1. Prima autorizzazione
- 2.2. Nuova autorizzazione
- 2.3. Settore di impiego esteso
- 2.4. Rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo
- 2.5. Autorizzazione in conformità al tipo

3. Settore di impiego (M):

- 3.1. Stati membri
- 3.2. Reti (per Stato membro)
- 3.3. Stazioni situate negli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete simili, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, come specificato dall'articolo 21.8 della direttiva (UE) 2016/797 (se del caso)
- 3.4. Definizione del settore di impiego esteso (solo in caso di autorizzazione «Settore di impiego esteso»)
- 3.5. Intera rete dell'UE

4. Autorità che rilascia l'autorizzazione (M):

- 4.1. L'Agenzia; o
- 4.2. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro [solo in caso di un settore di impiego limitato a uno Stato membro e richiesto dal richiedente come specificato dall'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797]

5. Informazioni del richiedente:

- 5.1. Denominazione legale (M)
- 5.2. Nome del richiedente (M)
- 5.3. Acronimo (O)
- 5.4. Indirizzo postale completo (M)
- 5.5. Telefono (M)
- 5.6. Fax (O)
- 5.7. Indirizzo e-mail (M)
- 5.8. Sito web (O)
- 5.9. Numero partita IVA (O)
- 5.10. Altre informazioni pertinenti (O)

6. Informazioni della persona di contatto:

- 6.1. Nome (M)
- 6.2. Cognome (M)
- 6.3. Titolo o funzione (M)
- 6.4. Indirizzo postale completo (M)
- 6.5. Telefono (M)
- 6.6. Fax (O)
- 6.7. Indirizzo e-mail (M)
- 6.8. Lingue da usare (M)

7. Detentore attuale dell'autorizzazione del tipo di veicolo (non in caso di prima autorizzazione) (M):

- 7.1. Denominazione legale (M)
- 7.2. Nome del detentore dell'autorizzazione (M)
- 7.3. Acronimo (O)
- 7.4. Indirizzo postale completo (M)
- 7.5. Telefono (M)
- 7.6. Fax (O)
- 7.7. Indirizzo e-mail (M)
- 7.8. Sito web (O)
- 7.9. Numero partita IVA (M)
- 7.10. Altre informazioni pertinenti (O)

8. Informazioni degli organismi di valutazione (M):

- 8.1. Organismo(i) notificato(i):
 - a) Denominazione legale (M)
 - b) Nome dell'organismo notificato (M)
 - c) Numero di identificazione dell'organismo notificato (M)
 - d) Acronimo (O)
 - e) Indirizzo postale completo (M)
 - f) Telefono (M)
 - g) Fax (O)
 - h) Indirizzo e-mail (M)
 - i) Sito web (O)
 - j) Numero partita IVA (M)
 - k) Altre informazioni pertinenti (O)
- 8.2. Organismo(i) designato(i):
 - a) Denominazione legale (M)
 - b) Nome dell'organismo designato (M)
 - c) Acronimo (O)
 - d) Indirizzo postale completo (M)
 - e) Telefono (M)
 - f) Fax (O)

- g) Indirizzo e-mail (M)
 - h) Sito web (O)
 - i) Numero partita IVA (M)
 - j) Altre informazioni pertinenti (O)
- 8.3. Organismo di valutazione (CSM RA), non applicabile in caso di autorizzazione in conformità al tipo:
- a) Denominazione legale (M)
 - b) Nome dell'organismo di valutazione (CSM RA) (M)
 - c) Acronimo (O)
 - d) Indirizzo postale completo (M)
 - e) Telefono (M)
 - f) Fax (O)
 - g) Indirizzo e-mail (M)
 - h) Sito web (O)
 - i) Numero partita IVA (M)
 - j) Altre informazioni pertinenti (O)
9. **Impegno preliminare:**
- 9.1. Riferimento al documento di riferimento per l'impegno preliminare (O)
 - 9.2. Altre informazioni pertinenti sul progetto (O)
10. **Descrizione del tipo di veicolo (*) da specificare ai sensi dell'allegato II della decisione 2011/665/UE) (M):**
- 10.1. Numero di identificazione del tipo (*)
 - 10.2. Versioni del tipo di veicolo (se del caso)
 - 10.3. Varianti del tipo di veicolo (se del caso):
 - 10.4. Data di registrazione in ERATV (*) (non in caso di prima autorizzazione)
 - 10.5. Nome del tipo (*)
 - 10.6. Nome alternativo del tipo (*) (se del caso)
 - 10.7. Categoria (*)
 - 10.8. Sottocategoria (*)
11. **Informazioni sui veicoli (da specificare ai sensi della decisione 2007/756/UE ⁽¹⁾ se disponibili) (M)**
- 11.1. Numeri europei dei veicoli o numeri dei veicoli prenotati anticipatamente
 - 11.2. Altro elemento di indicazione dei veicoli se i numeri europei o i numero dei veicoli prenotati anticipatamente non sono disponibili
12. **Riferimento all'autorizzazione attuale del tipo di veicolo (non in caso di prima autorizzazione) (M)**
13. **Descrizione delle modifiche se confrontate con il tipo di veicolo autorizzato (solo in caso di nuova autorizzazione) (M)**
14. **Condizioni di utilizzo del veicolo e altre restrizioni (da specificare ai sensi dell'allegato II della decisione 2011/665/UE) (M):**
- 14.1. Restrizioni codificate
 - 14.2. Restrizioni non codificate

⁽¹⁾ Decisione 2007/756/CE della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE [notificata con il numero C(2007) 5357] (GUL 305 del 23.11.2007, pag. 30).

15. Funzioni aggiuntive CCS (M)**16. Norme applicabili (M):**

- 16.1. Specifiche tecniche di interoperabilità, compreso il riferimento giuridico nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*
- 16.2. Punti specifici delle specifiche tecniche di interoperabilità per un settore di impiego riguardante l'intera rete UE (se del caso)
- 16.3. Indicazione dettagliata della selezione di requisiti da una versione aggiornata di una specifica tecnica di interoperabilità se confrontata con la specifica tecnica di interoperabilità applicabile per la valutazione (compresi i requisiti revocati) (se del caso)
- 16.4. Norme nazionali (se del caso)
- 16.5. Non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità alle disposizioni di cui all'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797 (se del caso)
- 16.6. Norme applicabili per il settore di impiego esteso.
- 16.7. Specifiche tecniche di interoperabilità e/o norme nazionali aggiornate (solo in caso di rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo)

17. Conferma e firma del richiedente (M)**18. Allegati (M):**

Le informazioni da includere nella domanda sono specificate in base al caso di autorizzazione. Una x nella colonna del caso di autorizzazione applicabile indica che l'informazione è obbligatoria (M) per tale caso di autorizzazione.

		Prima autorizzazione	Rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo	Settore di impiego esteso	Nuova autorizzazione	Autorizzazione in conformità al tipo
18.1	<p>Prove a sostegno per la fissazione dei requisiti in conformità con l'articolo 13, paragrafo 1.</p> <p>Se il richiedente utilizza la metodologia prevista dall'allegato I del regolamento (UE) 402/2013, le prove a sostegno consistono nella dichiarazione resa dal proponente di cui all'articolo 16 del regolamento (UE) 402/2013 e nel rapporto di valutazione della sicurezza di cui all'articolo 15 del regolamento (UE) 402/2013.</p> <p>Se viene utilizzata un'altra metodologia, le prove richieste sono quelle necessarie per dimostrare che tale metodologia assicura lo stesso livello di garanzia della metodologia prevista dall'allegato I del regolamento (UE) 402/2013.</p>	X		X	X	
18.2	Tabella di mappatura che indica dove possono essere reperite le informazioni necessarie alla valutazione degli elementi di cui agli allegati II e III	X	X	X	X	
18.3	Decisioni pertinenti per la non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità a norma dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797 (se del caso)	X	X	X	X	X
18.4	Dichiarazione di conformità al tipo e documentazione allegata [articolo 24 della direttiva (UE) 2016/797]					X

		Prima autorizzazione	Rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo	Settore di impiego esteso	Nuova autorizzazione	Autorizzazione in conformità al tipo
18.5	Dichiarazioni «CE» di verifica dei sottosistemi mobili compresa la documentazione tecnica allegata [articolo 15 della direttiva (UE) 2016/797].	X	X	X	X	
18.6	Fascicolo allegato alla domanda e alla decisione della precedente autorizzazione o, se del caso, riferimento alla decisione emessa a norma dell'articolo 46 e alla documentazione completa allegata relativa alla decisione archiviata presso lo sportello unico.		X	X	X	
18.7	Indicazione specifica, e se del caso ⁽¹⁾ , descrizione della metodologia usata per la fissazione dei requisiti relativa: a) ai requisiti essenziali dei sottosistemi di cui all'articolo 3 e all'allegato III della direttiva (UE) 2016/797; b) alla compatibilità tecnica dei sottosistemi all'interno del veicolo; c) all'integrazione in sicurezza dei sottosistemi all'interno del veicolo; e d) alla compatibilità tecnica del veicolo con la rete nel settore di impiego.	X		X	X	
18.8	Metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio, rapporto di valutazione della sicurezza [articolo 15 del regolamento (UE) 402/2013] riguardante la fissazione dei requisiti inerenti ai requisiti essenziali di «sicurezza» dei sottosistemi e all'integrazione in sicurezza tra i sottosistemi.	X		X	X	
18.9	Se non rientrano completamente nelle specifiche tecniche di interoperabilità e/o nelle norme nazionali, prove documentali della compatibilità tecnica del veicolo con la rete nel settore di impiego.	X		X	X	
18.10	Dichiarazione sui rischi [articolo 16 del regolamento (UE) 402/2013] riguardante la fissazione dei requisiti inerenti ai requisiti essenziali di «sicurezza» dei sottosistemi e all'integrazione in sicurezza tra i sottosistemi per gli aspetti che non rientrano nelle specifiche tecniche di interoperabilità e nelle norme nazionali.	X		X	X	

		Prima autorizzazione	Rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo	Settore di impiego esteso	Nuova autorizzazione	Autorizzazione in conformità al tipo
18.11	Metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio, rapporto di valutazione della sicurezza [articolo 15 del regolamento (UE) 402/2013] riguardante la possibile modifica del livello di sicurezza generale del veicolo			X	X	
18.12	Dichiarazione sui rischi [articolo 16 del regolamento (UE) 402/2013] riguardante la possibile modifica del livello di sicurezza generale del veicolo			X	X	
18.13	Informazioni richieste per il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati (a norma dell'allegato II della decisione 2011/665/UE)	X		X	X	
18.14	Documentazione relativa al funzionamento e alla manutenzione (compreso il soccorso), se non inclusa nel punto 18.4 e/o 18.5.	X		X	X	

(¹) Metodologia non standardizzata.

ALLEGATO II

Elementi valutati dall'ente autorizzatore

Le informazioni che deve valutare l'ente autorizzatore sono specificate in base al caso di autorizzazione. Una x nella colonna del caso di autorizzazione applicabile indica che tale elemento è obbligatorio per valutare il caso di autorizzazione.

		Prima autorizzazione	Rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo	Settore di impiego esteso	Nuova autorizzazione	Autorizzazione in conformità al tipo
1	Domanda coerente con il documento di riferimento per l'impegno preliminare (se del caso)	X	X	X	X	X
2	Il caso di autorizzazione selezionato dal richiedente è adeguato	X	X	X	X	X
3	Le specifiche tecniche di interoperabilità e le altre disposizioni di legge applicabili dell'Unione individuate dal richiedente sono corrette	X	X	X	X	
4	Gli organismi di valutazione della conformità selezionati [organo(i) notificato(i), l'organismo di valutazione (CSM RA)] hanno il giusto riconoscimento, se del caso	X	X	X	X	
5	Non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità a norma delle disposizioni di cui all'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797: 5.1. Validità (tempo e settore di impiego); 5.2. Applicabile al progetto; e 5.3. Coerente con le norme individuate e applicate.	X	X	X	X	X
6	6.1. La metodologia applicata, usata per la fissazione dei requisiti, è adatta allo scopo relativamente ai seguenti aspetti: a) È stata usata una metodologia standardizzata/accettata? e b) Il metodo è adatto e destinato alla determinazione dei requisiti essenziali? 6.2. Se la metodologia applicata non è standardizzata o riguarda requisiti essenziali diversi da quelli cui è destinata, devono essere controllati i seguenti elementi per valutare se sono sufficientemente presi in considerazione e rientrano nella metodologia: a) Grado di valutazione indipendente applicato b) Definizione del sistema c) Individuazione e classificazione degli eventi pericolosi d) Principi di accettazione del rischio e) Valutazione del rischio	X		X	X	

		Prima autorizzazione	Rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo	Settore di impiego esteso	Nuova autorizzazione	Autorizzazione in conformità al tipo
	<p>f) Requisiti stabiliti</p> <p>g) Dimostrazione di conformità ai requisiti</p> <p>h) Procedimento di gestione degli eventi pericolosi (registro)</p>					
7	<p>Prove sufficienti sulla base della metodologia usata per la fissazione dei requisiti:</p> <p>7.1. Se il processo di gestione del rischio stabilito nell'allegato I del regolamento (UE) 402/2013 è stato usato come metodologia di fissazione dei requisiti occorre procedere al controllo dei seguenti elementi:</p> <p>a) Metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio, dichiarazione del proponente [articolo 16 del regolamento (UE) 402/2013] firmata dal proponente e comprovante che tutti gli eventi pericolosi individuati e i rischi associati risultano, in seguito ai controlli, di livello accettabile.</p> <p>b) Metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio, rapporto di valutazione della sicurezza [articolo 15 del regolamento (UE) 402/2013] comprovante la dichiarazione del proponente per l'ambito specifico di cui all'articolo 13, e almeno il requisito essenziale di sicurezza dei sottosistemi e l'integrazione in sicurezza tra i sottosistemi all'interno del veicolo.</p> <p>7.2. Se come metodologia di fissazione dei requisiti è stata usata una metodologia diversa dal processo di gestione del rischio stabilito nell'allegato I del regolamento (UE) 402/2013 occorre procedere al controllo dei seguenti elementi:</p> <p>a) La definizione del sistema è completa e coerente con la progettazione del veicolo?</p> <p>b) L'individuazione e la classificazione degli eventi pericolosi è coerente e plausibile?</p> <p>c) Tutti i rischi sono stati gestiti e attenuati correttamente?</p> <p>d) I requisiti derivanti dalla gestione del rischio sono correttamente ricondotti al rischio e alle prove della conformità al requisito?</p> <p>e) La gestione degli eventi pericolosi è strutturata e coerente nel corso della procedura?</p> <p>f) Esiste un parere positivo da parte dell'organismo di valutazione indipendente?</p>	X		X	X	

		Prima autorizzazione	Rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo	Settore di impiego esteso	Nuova autorizzazione	Autorizzazione in conformità al tipo
8	<p>Dichiarazioni CE di verifica e certificati CE [articolo 15 della direttiva (UE) 2016/797], controllare:</p> <p>8.1. Le firme</p> <p>8.2. La validità</p> <p>8.3. Il campo di applicazione</p> <p>8.4. Le condizioni di utilizzo del veicolo e altre restrizioni, le non conformità</p> <p>8.5. La non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità (se del caso)</p> <p>8.6. Tutta la legislazione applicabile è contemplata, compresa la legislazione che non riguarda il settore ferroviario</p> <p>8.7. I costituenti di interoperabilità (validità, ambito di applicazione, condizioni di utilizzo e altre restrizioni):</p> <p>a) Certificati CE di conformità</p> <p>b) Certificati CE di idoneità all'impiego</p>	X	X	X	X	
9	<p>Rapporti degli organismi di valutazione della conformità [articolo 15 della direttiva (UE) 2016/797], controllare che:</p> <p>9.1. Le dichiarazioni CE di verifica e i certificati CE siano coerenti</p> <p>9.2. Tutte le norme applicabili siano contemplate</p> <p>9.3. Gli scostamenti e le non conformità (se del caso) siano individuati e soddisfino i requisiti di non applicazione</p> <p>9.4. La combinazione dei moduli utilizzati sia consentita</p> <p>9.5. Le condizioni di utilizzo del veicolo e altre restrizioni siano identificate correttamente e siano coerenti con le condizioni indicate nella domanda di autorizzazione</p> <p>9.6. Le prove a sostegno usate dagli organismi di valutazione della conformità corrispondano alle fasi di valutazione applicabili descritte nelle specifiche tecniche di interoperabilità (riesame della progettazione, collaudo del tipo ecc.)</p>	X	X	X	X	
10	Controllo delle valutazioni effettuate dalle autorità nazionali di sicurezza per il settore di impiego, come specificato dall'articolo 43	X	X	X	X	

		Prima autorizzazione	Rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo	Settore di impiego esteso	Nuova autorizzazione	Autorizzazione in conformità al tipo
11	Validità dell'autorizzazione originale del tipo di veicolo		X	X	X	X
12	L'autorizzazione originale del tipo di veicolo è valida per il settore di impiego in questione		X		X	X
13	Condizioni di utilizzo del veicolo e altre restrizioni esistenti		X	X	X	
14	Metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio, rapporto di valutazione della sicurezza [articolo 15 del regolamento (UE) 402/2013] riguardante la fissazione dei requisiti inerenti ai requisiti essenziali di «sicurezza» dei sottosistemi e all'integrazione in sicurezza tra i sottosistemi.	X		X	X	
15	Metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio, rapporto di valutazione della sicurezza [articolo 15 del regolamento (UE) 402/2013] riguardante la possibile modifica del livello di sicurezza generale del veicolo.			X	X	
16	Le modifiche se confrontate con il tipo di veicolo autorizzato sono sufficientemente descritte e corrispondono al metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio, rapporto di valutazione della sicurezza [articolo 15 del regolamento (UE) 402/2013]				X	
17	Le dichiarazioni CE di verifica e i certificati CE sono aggiornati correttamente in relazione alle norme modificate e/o aggiornate		X			
18	I rapporti stilati dagli organismi di valutazione della conformità sono aggiornati correttamente in relazione alle norme modificate e/o aggiornate: 18.1 Le norme modificate e/o aggiornate sono contemplate 18.2 Sussistono prove che il tipo di veicolo soddisfa ancora i requisiti		X			
19	Prove che la progettazione del tipo di veicolo non ha subito modifiche		X	X		
20	Individuazione del veicolo o della serie di veicoli che rientra nella dichiarazione di conformità al tipo di veicolo					X
21	Dichiarazione di conformità al tipo e documentazione allegata [articolo 24 della direttiva (UE) 2016/797]					X

ALLEGATO III

Aspetti valutati dalle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico

Il presente allegato non si applica se il settore di impiego copre l'intera rete dell'Unione e se le specifiche tecniche di interoperabilità prevedono per esso condizioni particolari.

Le informazioni che devono essere valutate dalle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico in relazione alle norme nazionali pertinenti sono specificate in base al caso di autorizzazione. Una x nella colonna del caso di autorizzazione applicabile indica che tale elemento è obbligatorio ai fini della valutazione del caso di autorizzazione.

		Prima autorizzazione	Nuova autorizzazione	Settore di impiego esteso	Rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo
1	Domanda coerente con il documento di riferimento per l'impegno preliminare (se del caso)	X	X	X	X
2	Il settore di impiego per lo Stato membro interessato è specificato correttamente	X	X	X	X
3	Le norme nazionali e i requisiti per il settore di impiego in questione che il richiedente ha individuato sono corretti.	X	X	X	
4	Gli organismi di valutazione della conformità selezionati per il settore di impiego in questione [organo(i) designato(i), organismo di valutazione (CSM RA)] hanno il giusto riconoscimento, se del caso.	X	X	X	X
5	<p>Prove sufficienti sulla base della metodologia usata per la fissazione dei requisiti solo per le norme nazionali per il settore di impiego in questione:</p> <p>5.1. Se come metodologia di fissazione dei requisiti è stata usata una metodologia diversa dal processo di gestione del rischio stabilito nell'allegato I del regolamento (UE) 402/2013 occorre procedere al controllo dei seguenti elementi:</p> <p>a) La definizione del sistema è completa e coerente con la progettazione del veicolo?</p> <p>b) L'individuazione e la classificazione degli eventi pericolosi è coerente e plausibile?</p> <p>c) Tutti i rischi sono stati gestiti e attenuati correttamente?</p> <p>d) I requisiti derivanti dalla gestione del rischio sono correttamente ricondotti al rischio e alle prove di conformità al requisito?</p>	X	X	X	
6	<p>Dichiarazioni CE di verifica e certificati CE [articolo 15 della direttiva (UE) 2016/797], controllare:</p> <p>6.1. Firme</p> <p>6.2. Validità</p> <p>6.3. Ambito di applicazione</p> <p>6.4. Condizioni di utilizzo del veicolo, altre restrizioni, non conformità</p>	X	X	X	X

		Prima autorizzazione	Nuova autorizzazione	Settore di impiego esteso	Rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo
7	<p>Rapporti degli organismi di valutazione della conformità [articolo 15 della direttiva (UE) 2016/797], controllare che:</p> <p>7.1. Le dichiarazioni CE di verifica e i certificati siano coerenti.</p> <p>7.2. Gli scostamenti e le non conformità (se del caso) siano individuati.</p> <p>7.3. Le condizioni di utilizzo del veicolo e le altre restrizioni siano individuate correttamente e siano coerenti con le condizioni indicate nella domanda di autorizzazione.</p> <p>7.4. Le prove a sostegno usate dagli organismi di valutazione della conformità corrispondano alle fasi di valutazione applicabili descritte nelle norme nazionali.</p>	X	X	X	X
8	Condizioni di utilizzo del veicolo e altre restrizioni esistenti		X	X	X
9	Metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio, rapporto di valutazione della sicurezza [articolo 15 del regolamento (UE) 402/2013] riguardante la fissazione dei requisiti inerenti ai requisiti essenziali di «sicurezza» dei sottosistemi e all'integrazione in sicurezza tra i sottosistemi.	X	X	X	
10	Metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio, rapporto di valutazione della sicurezza [articolo 15 del regolamento (UE) 402/2013] riguardante la possibile modifica del livello di sicurezza generale del veicolo.		X	X	
11	Le modifiche se confrontate con il tipo di veicolo autorizzato sono sufficientemente descritte e soddisfano il metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio, rapporto di valutazione della sicurezza [articolo 15 del regolamento (UE) 402/2013]		X		
12	Le dichiarazioni CE di verifica e i certificati CE sono aggiornati correttamente in relazione alle norme modificate e/o aggiornate				X
13	<p>I rapporti stilati dagli organismi di valutazione di conformità sono aggiornati correttamente in relazione alle norme modificate e/o aggiornate:</p> <p>13.1. Le norme nazionali modificate e/o aggiornate sono contemplate</p> <p>13.2. Sussistono prove che il tipo di veicolo soddisfa ancora i requisiti</p>				X

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2018/546 DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA

del 15 marzo 2018

sulla delega del potere di adottare decisioni in materia di fondi propri (BCE/2018/10)

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 26, paragrafo 3, e gli articoli 28, 29, 77 e 78,

visto il regolamento (UE) n. 1024/2013 del Consiglio, del 15 ottobre 2013, che attribuisce alla Banca centrale europea compiti specifici in merito alle politiche in materia di vigilanza prudenziale degli enti creditizi ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1, lettera d),

vista la decisione (UE) 2017/933 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, sul quadro generale per la delega di poteri decisionali inerenti a strumenti giuridici relativi a compiti di vigilanza (BCE/2016/40) ⁽³⁾, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (UE) n. 1024/2013, la Banca centrale europea (BCE), quale autorità competente per i soggetti vigilati significativi, ha la responsabilità di valutare se le emissioni di strumenti del capitale primario di classe 1 soddisfano i criteri di cui al regolamento (UE) n. 575/2013. I soggetti vigilati significativi possono classificare gli strumenti di capitale quali strumenti di capitale primario di classe 1 soltanto previa autorizzazione della BCE.
- (2) Come previsto dal terzo comma dell'articolo 26, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 575/2013, l'Autorità bancaria europea (ABE) elabora e aggiorna regolarmente un elenco pubblico di tipi di strumenti che hanno i requisiti per essere considerati in ciascuno Stato membro strumenti del capitale primario di classe 1. L'inclusione di un tipo di strumento nell'elenco dell'ABE implica che esso soddisfa i criteri di idoneità di cui all'articolo 28 o, se del caso, all'articolo 29 del regolamento (UE) n. 575/2013. Considerando il vaglio dei tipi di strumenti da parte delle autorità competenti e, dal 28 giugno 2013, dell'ABE, nonché la natura pubblica e i regolari aggiornamenti dell'elenco dell'ABE, è appropriato utilizzare tale lista nella determinazione dell'ambito della delega di poteri decisionali ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 575/2013.
- (3) In base al considerando 75 del regolamento (UE) n. 575/2013, tale regolamento non pregiudica la possibilità che le autorità competenti mantengano le procedure di pre-approvazione in relazione ai contratti che disciplinano gli strumenti di capitale aggiuntivo di classe 1 e gli strumenti di capitale di classe 2. Di conseguenza, le normative di alcuni Stati membri prevedono tali procedure per la classificazione degli strumenti di capitale quali strumenti di capitale aggiuntivo di classe 1 e gli strumenti di capitale di classe 2. La BCE è l'autorità competente a concedere tale autorizzazione ai soggetti vigilati significativi ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (UE) n. 1024/2013.
- (4) La BCE è altresì responsabile, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (UE) n. 1024/2013, per la concessione della preventiva autorizzazione ai soggetti vigilati significativi per riacquistare integralmente o parzialmente o rimborsare gli strumenti del capitale primario di classe 1 (Common Equity Tier 1, CET1) da essi emessi in maniera consentita dalla normativa nazionale applicabile e per effettuare il rimborso, anche anticipato, il ripagamento o il riacquisto degli strumenti aggiuntivi di classe 1 o di classe 2 prima della loro scadenza.
- (5) Quando la BCE valuta le richieste pervenute dai soggetti vigilati significativi per l'approvazione preventiva ai fini della riduzione dei fondi propri, essa applica l'articolo 78 del regolamento (UE) n. 575/2013 e la sezione 2 del capo IV del regolamento delegato (UE) n. 241/2014 della Commissione ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ GUL 176 del 27.6.2013, pag. 1.

⁽²⁾ GUL 287 del 29.10.2013, pag. 63.

⁽³⁾ GUL 141 dell'1.6.2017, pag. 14.

⁽⁴⁾ Regolamento delegato (UE) n. 241/2014 della Commissione, del 7 gennaio 2014, che integra il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme tecniche di regolamentazione sui requisiti di fondi propri per gli enti (GUL 74 del 14.3.2014, pag. 8).

- (6) Alla BCE, in quanto autorità competente, si richiede di adottare ogni anno un numero notevole di decisioni in materia di fondi propri. Al fine di permettere ai suoi organi decisionali di funzionare è necessaria una decisione di delega per l'adozione di tali decisioni. La Corte di giustizia dell'Unione europea ha riconosciuto che la delega di poteri è necessaria per permettere a un'istituzione di adottare un numero considerevole di decisioni per assolvere ai propri compiti. Analogamente, essa ha riconosciuto che la necessità di assicurare la capacità di funzionamento degli organi decisionali corrisponde a un principio connaturato a tutti i sistemi istituzionali ⁽¹⁾.
- (7) La delega di poteri decisionali dovrebbe essere limitata e proporzionata e l'ambito della delega dovrebbe essere chiaramente definito.
- (8) La decisione (UE) 2017/933 (BCE/2016/40) chiarisce la procedura da osservare per l'adozione di decisioni di delega in materia di vigilanza e le persone alle quali possono essere delegati poteri decisionali. Tale decisione non incide sull'esercizio da parte della BCE dei propri compiti di vigilanza né pregiudica la competenza del Consiglio di vigilanza a proporre al Consiglio direttivo progetti di decisione completi.
- (9) Ove i criteri per l'adozione di una decisione delegata, stabiliti nella presente decisione, non siano soddisfatti, le decisioni dovrebbero essere adottate con la procedura di non obiezione di cui all'articolo 26, paragrafo 8, del regolamento (UE) n. 1024/2013 e dell'articolo 13 *octies* della decisione BCE/2004/2 ⁽²⁾. Inoltre, anche nel caso in cui i capi delle unità operative nutrano dubbi in merito al rispetto dei criteri di valutazione per le decisioni sui fondi propri a causa dell'insufficienza delle informazioni fornite dai soggetti vigilati significativi o della complessità della verifica, dovrebbe essere utilizzata la procedura di non obiezione.
- (10) Le decisioni di vigilanza della BCE possono essere soggette a riesame amministrativo ai sensi dell'articolo 24 del regolamento (UE) n. 1024/2013 e come ulteriormente precisato nella decisione BCE/2014/16 ⁽³⁾. In caso di riesame amministrativo, il Consiglio di vigilanza tiene conto del parere della Commissione amministrativa del riesame e sottopone un nuovo progetto di decisione al Consiglio direttivo per l'adozione con procedura di non obiezione.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Definizioni

Ai fini della presente decisione si applicano le seguenti definizioni:

- 1) per «decisione sui fondi propri» si intende una decisione della BCE relativa all'autorizzazione preventiva a classificare uno strumento come strumento del capitale primario di classe 1, capitale aggiuntivo di classe 1 e capitale di classe 2 e sulle riduzioni dei fondi propri;
- 2) per «riduzione dei fondi propri» si intende ogni azione di cui all'articolo 77 del regolamento (UE) n. 575/2013;
- 3) per «riduzioni con sostituzione» si intendono riduzioni dei fondi propri di cui all'articolo 78, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) n. 575/2013;
- 4) per «riduzioni senza sostituzione» si intendono riduzioni dei fondi propri di cui all'articolo 78, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 575/2013;
- 5) per «elenco dell'ABE» si intende un elenco elaborato, aggiornato e pubblicato ⁽⁴⁾ dall'ABE ai sensi del terzo comma dell'articolo 26, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 575/2013, contenente tutte le forme di strumenti di capitale in ciascuno Stato membro che hanno i requisiti per essere considerati strumenti del capitale primario di classe 1 sulla base delle informazioni provenienti da ciascuna autorità competente;
- 6) per «strumento del capitale primario di classe 1», «strumento aggiuntivo di classe 1» e «strumento di classe 2» si intende uno strumento di capitale che ha i requisiti per essere considerato, rispettivamente, come strumento del capitale primario di classe 1, strumento aggiuntivo di classe 1, e strumento di classe 2 ai sensi del regolamento (UE) n. 575/2013;
- 7) per «strumento sostitutivo» si intende lo strumento di capitale che sostituisce lo strumento di capitale da riacquistare integralmente o parzialmente o a rimborsare, anche anticipatamente, nell'accezione di cui all'articolo 78, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) n. 575/2013;

⁽¹⁾ AKZO Chemie contro Commissione, causa 5/85, ECLI:EU:C:1986:328, punto 37, e Carmine Salvatore Tralli contro BCE, C-301/02 P, ECLI:EU:C:2005:306, punto 59.

⁽²⁾ Decisione BCE/2004/2, del 19 febbraio 2004, che adotta il regolamento interno della Banca centrale europea, (GU L 80 del 18.3.2004, pag. 33).

⁽³⁾ Decisione BCE/2014/16 della Banca centrale europea, del 14 aprile 2014, relativa all'istituzione di una Commissione amministrativa del riesame e alle relative norme di funzionamento (GU L 175 del 14.6.2014, pag. 47).

⁽⁴⁾ Disponibile sul sito Internet dell'ABE all'indirizzo www.eba.europa.eu.

- 8) per «strumento sostituito» si intende lo strumento di capitale oggetto di un intervento di cui all'articolo 77 del regolamento (UE) n. 575/2013 e sostituito da uno strumento sostitutivo nel contesto di una riduzione con sostituzione ai sensi dell'articolo 78, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) n. 575/2013;
- 9) per «coefficiente del capitale primario di classe 1», «coefficiente di capitale di classe 1» e «coefficiente di capitale totale» si intendono, rispettivamente, coefficiente del capitale primario di classe 1, coefficiente di capitale di classe 1 e coefficiente di capitale totale di cui all'articolo 92, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 575/2013;
- 10) per «decisione SREP» si intende la decisione adottata dalla BCE in base all'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1024/2013 a seguito del processo di revisione e valutazione prudenziale nell'accezione di cui all'articolo 97 della direttiva 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e che impone requisiti prudenziali;
- 11) «decisione di delega» e «decisione delegata» hanno lo stesso significato di cui, rispettivamente, al punto 2 e al punto 4 dell'articolo 3 della decisione (UE) 2017/933 (BCE/2016/40);
- 12) per «capi delle unità operative» si intendono i capi delle unità operative della BCE ai quali è delegato il potere di adottare le decisioni sui fondi propri;
- 13) per «procedura di non obiezione» si intende la procedura stabilita nell'articolo 26, paragrafo 8, del regolamento (UE) n. 1024/2013 e ulteriormente precisata nell'articolo 13 *octies* della decisione BCE/2004/2;
- 14) per «decisione di rigetto» si intende una decisione che non concede, integralmente o parzialmente, l'autorizzazione come richiesta dal soggetto vigilato significativo. Una decisione con disposizioni accessorie come condizioni o obblighi è da considerare come una decisione di rigetto salvo che tali disposizioni accessorie (a) assicurino che il soggetto vigilato soddisfi i requisiti imposti dal pertinente diritto dell'Unione di cui agli articoli 3, paragrafo 4, 4, paragrafo 3, e 5, paragrafo 6 e siano state convenute per iscritto o (b) si limitino a ribadire uno o più dei requisiti esistenti che l'ente devono soddisfare ai sensi delle disposizioni di cui agli articoli 3, paragrafo 4, 4, paragrafo 3, e 5, paragrafo 6, o richiedano informazioni in merito all'integrazione di uno o più di tali requisiti;
- 15) per «soggetto vigilato significativo» si intende un soggetto vigilato significativo secondo la definizione di cui al punto 16) dell'articolo 2 del regolamento (UE) n. 468/2014 della Banca centrale europea (BCE/2014/17) ⁽²⁾.

Articolo 2

Delega delle decisioni sui fondi propri

1. In conformità all'articolo 4 della decisione (UE) 2017/933 (BCE/2016/40), il Consiglio direttivo delega ai capi delle unità operative nominati dal Comitato esecutivo in conformità all'articolo 5 di tale decisione l'adozione delle decisioni in materia di (a) autorizzazione preventiva per la classificazione di strumenti di capitale quali strumenti del capitale primario di classe 1 ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 575/2013; (b) autorizzazione preventiva per la classificazione di strumenti di capitale quali strumenti aggiuntivi di classe 1 e strumenti di classe 2, ove previsto dalla normativa nazionale; e (c) autorizzazione preventiva per le riduzioni dei fondi propri ai sensi dell'articolo 77 del regolamento (UE) n. 575/2013,
2. Le decisioni sui fondi propri di cui al paragrafo 1 sono adottate mediante una decisione delegata solo se sono soddisfatti i criteri per l'adozione di decisioni delegate di cui agli articoli 3, 4 e 5.
3. Le decisioni sui fondi propri non possono essere adottate con decisione delegata se le informazioni insufficienti o la complessità della valutazione richiedono che le decisioni siano adottate con procedura di non obiezione.

Articolo 3

Criteri per l'adozione di decisioni delegate in materia di autorizzazione preventiva alla classificazione degli strumenti di capitale quali strumenti del capitale primario di classe 1

1. Le decisioni in materia di classificazione degli strumenti di capitale quali strumenti del capitale primario di classe 1 è assunta con decisione delegata se il tipo di strumenti rispetto ai quali si richiede l'autorizzazione preventiva è incluso nell'elenco dell'ABE, al momento della ricezione della domanda da parte della BCE.
2. Le decisioni di rigetto e le decisioni ai sensi dell'articolo 31 del regolamento (UE) n. 575/2013 non possono essere adottate con decisione delegata.

⁽¹⁾ Direttiva 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale sugli enti creditizi e sulle imprese di investimento, che modifica la direttiva 2002/87/CE e abroga le direttive 2006/48/CE e 2006/49/CE (GUL 176 del 27.6.2013, pag. 338).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 468/2014 della Banca centrale europea, del 16 aprile 2014, che istituisce il quadro di cooperazione nell'ambito del Meccanismo di vigilanza unico tra la Banca centrale europea e le autorità nazionali competenti e con le autorità nazionali designate (Regolamento quadro sull'MVU) (BCE/2014/17) (GUL 141 del 14.5.2014, pag. 1).

3. Ove, ai sensi dei paragrafi 1 e 2, un decisione in materia di classificazione degli strumenti di capitale quali strumenti del capitale primario di classe 1 non possa essere adottata con decisione delegata, essa è adottata in conformità alla procedura di non obiezione.

4. La valutazione relativa alla classificazione degli strumenti di capitale quali strumenti del capitale primario di classe 1 si effettua in conformità agli articoli 27, 28 e 29 del regolamento (UE) n. 575/2013 e agli articoli 4 e 11 del regolamento delegato (UE) n. 241/2014.

Articolo 4

Criteri per l'adozione di decisioni delegate in materia di autorizzazione preventiva alla classificazione degli strumenti quali strumenti aggiuntivi di classe 1 e strumenti di classe 2

1. Laddove sia richiesta un'autorizzazione preventiva in base alla normativa nazionale, le decisioni in materia di autorizzazione preventiva per la classificazione degli strumenti di capitale quali strumenti aggiuntivi di classe 1 e strumenti di classe 2 sono assunte con decisione delegata.

2. Le decisioni di rigetto non possono essere adottate con decisione delegata e sono adottate in conformità alla procedura di non obiezione.

3. La valutazione relativa alla classificazione degli strumenti quali strumenti aggiuntivi di classe 1 e strumenti di classe 2 si effettua in conformità agli articoli 52, 54 e 63 del regolamento (UE) n. 575/2013 e agli articoli 8, 9 e da 20 e a 24 bis del regolamento delegato (UE) n. 241/2014.

Articolo 5

Criteri per l'adozione di decisioni delegate in materia di autorizzazione preventiva alle riduzioni dei fondi propri

1. Le decisioni in materia di preventiva autorizzazione alle riduzioni dei fondi propri sono adottate mediante una decisione delegata solo se sono soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 2 o 3.

2. Per le riduzioni con sostituzione, le decisioni sono adottate mediante una decisione delegata nel caso in cui:

- a) lo strumento sostitutivo sia uno strumento del capitale primario di classe 1 di importo nominale aggregato uguale o superiore all'importo nominale dello strumento sostituito; o
- b) lo strumento sostitutivo sia uno strumento aggiuntivo di classe 1 di importo nominale aggregato uguale o superiore all'importo nominale dello strumento sostituito, se lo strumento sostituito è uno strumento aggiuntivo di classe 1; o
- c) lo strumento sostitutivo sia uno strumento aggiuntivo di classe 1 o uno strumento di classe 2 di importo nominale aggregato uguale o superiore all'importo nominale dello strumento sostituito, se lo strumento sostituito è uno strumento di classe 2.

3. Per le riduzioni senza sostituzione, le decisioni sono adottate mediante una decisione delegata nel caso in cui:

- a) a seguito della riduzione, i fondi propri superino e si prevede che continuino a superare, per almeno tre esercizi finanziari dalla data della domanda, la somma dei requisiti previsti all'articolo 92, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 575/2013, i fondi propri di cui è prevista la detenzione in conformità all'articolo 16, paragrafo 2, lettera a) del regolamento (UE) n. 1024/2013, il requisito combinato di riserva di capitale come definito al punto 6 dell'articolo 128 della direttiva 2013/36/UE e gli orientamenti di capitale di secondo pilastro di cui all'ultima decisione SREP disponibile; e
- b) l'impatto della riduzione sul coefficiente di capitale primario di classe 1, sul coefficiente di capitale di classe 1 e sul coefficiente di capitale totale sia inferiore ai 100 punti base.

4. Le decisioni di rigetto non possono essere adottate con decisione delegata.

5. Ove, ai sensi dei paragrafi da 1 a 4, decisione in materia di riduzione dei fondi propri non possa essere adottata con decisione delegata, essa è adottata in conformità alla procedura di non obiezione.

6. La valutazione relativa a una riduzione dei fondi propri si effettua in conformità all'articolo 78 del regolamento (UE) n. 575/2013 e alla sezione 2 del capo IV del regolamento delegato (UE) n. 241/2014.

*Articolo 6***Disposizioni transitorie**

La presente decisione non si applica nel caso in cui la domanda sia stata inoltrata alla BCE prima dell'entrata in vigore di tale decisione.

*Articolo 7***Entrata in vigore**

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Francoforte sul Meno, il 15 marzo 2018

Il presidente della BCE
Mario DRAGHI

DECISIONE (UE) 2018/547 DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA**del 27 marzo 2018****che nomina i capi delle unità operative per l'adozione di decisioni in materia di fondi propri (BCE/2018/11)**

IL COMITATO ESECUTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto lo statuto del Sistema europeo di banche centrali e della Banca centrale europea, in particolare l'articolo 11.6,

vista la decisione (UE) 2017/933 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, sul quadro generale per la delega di poteri decisionali inerenti a strumenti giuridici relativi a compiti di vigilanza (BCE/2016/40) ⁽¹⁾, in particolare gli articoli 4 e 5,

vista la decisione (UE) 2018/546 della Banca centrale europea, del 15 marzo 2018, sulla delega del potere di adottare decisioni in materia di fondi propri (ECB/2018/10) ⁽²⁾, in particolare l'articolo 2,

vista la decisione BCE/2004/2, del 19 febbraio 2004, che adotta il regolamento interno della Banca centrale europea ⁽³⁾, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

- (1) Per far fronte al numero considerevole di decisioni che la Banca centrale europea (BCE) è tenuta ad adottare per adempiere i propri compiti di vigilanza, è necessario istituire una procedura per l'adozione di specifiche decisioni delegate.
- (2) Una decisione di delega diviene efficace al momento dell'adozione da parte del Comitato esecutivo di una decisione che nomina uno o più capi di unità operative delegando loro l'assunzione di decisioni sulla base di tale decisione di delega.
- (3) Nella nomina dei capi di unità operative il Comitato esecutivo dovrebbe tenere conto dell'importanza della decisione di delega e il numero dei destinatari a cui è necessario notificare le decisioni delegate.
- (4) Il presidente del Consiglio di vigilanza è stato consultato in merito ai capi delle unità operative ai quali dovrebbe essere delegata l'adozione di decisioni in materia di fondi propri,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1***Decisioni delegate in materia di fondi propri**

Le decisioni delegate ai sensi dell'articolo 2 della decisione (UE) 2018/546 (ECB/2018/10) sono adottate da uno dei capi di unità operative di seguito indicati:

- a) il direttore generale della Direzione Generale Vigilanza microprudenziale I, se la vigilanza del soggetto o del gruppo vigilato interessato è condotta dalla Direzione Generale Vigilanza microprudenziale I;
- b) il direttore generale della Direzione Generale Vigilanza microprudenziale II, se la vigilanza del soggetto o del gruppo vigilato interessato è condotta dalla Direzione Generale Vigilanza microprudenziale II; o
- c) se un direttore generale non è disponibile, dal rispettivo vice direttore generale.

⁽¹⁾ GUL 141 dell'1.6.2017, pag. 14.

⁽²⁾ Cfr. pagina 105 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽³⁾ GUL 80 del 18.3.2004, pag. 33.

*Articolo 2***Entrata in vigore**

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Francoforte sul Meno, 27 marzo 2018.

Il presidente della BCE
Mario DRAGHI

RETTIFICHE

Rettifica del regolamento (UE) 2018/120 del Consiglio, del 23 gennaio 2018, che stabilisce, per il 2018, le possibilità di pesca per alcuni stock ittici e gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque dell'Unione e, per i pescherecci dell'Unione, in determinate acque non dell'Unione, e che modifica il regolamento (UE) 2017/127

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 27 del 31 gennaio 2018)

Pagina 56, allegato I A «Skagerrak, Kattegat, sottozona CIEM 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 e 14, acque dell'Unione della zona Copace, acque della Guyana Francese», alla voce «Melù *Micromesistius poutassou* Acque dell'Unione e acque internazionali delle zone 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8a, 8b, 8d, 8e, 12 e 14 (WHB/1X14)»:

anziché: «Portogallo 4 826 ⁽¹⁾ ⁽³⁾».

leggasi: «Portogallo 4 826 ⁽¹⁾ ⁽²⁾».

Rettifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/988 della Commissione, del 6 giugno 2017, che stabilisce norme tecniche di attuazione per quanto riguarda i moduli standard, i modelli e le procedure per le modalità di collaborazione in relazione ad una sede di negoziazione le cui operazioni hanno un'importanza sostanziale in uno Stato membro ospitante

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 149 del 13 giugno 2017)

Pagina 10, allegato I, articolo 8, paragrafo 5, lettera d):

anziché: «l'individuazione e la valutazione di specifici privilegi giuridici professionali che possono avere un'incidenza sul procedimento di indagine nonché sul procedimento di esecuzione;»

leggasi: «l'individuazione e la valutazione di specifiche disposizioni di legge in materia di dovere di riservatezza, che possano avere un'incidenza sul procedimento d'indagine o sul procedimento di esecuzione».

Pagina 13, l'allegato II va letto come segue:

ALLEGATO II

Formato standard per la richiesta di collaborazione

	Numero di riferimento:
	Data:
Informazioni generali	
MITTENTE:	
Stato membro:	
Autorità richiedente:	
Indirizzo della sede legale:	
(Dati della persona di contatto designata)	
Nome:	
Telefono:	
Indirizzo e-mail:	
DESTINATARIO:	
Stato membro:	
Autorità interpellata:	
Indirizzo della sede legale:	
(Dati della persona di contatto designata)	
Nome:	
Telefono:	
Indirizzo e-mail:	
Gentile signor/signora [<i>inserire il nome</i>],	
conformemente all'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/988 della Commissione ⁽¹⁾ , chiediamo la vostra assistenza urgente [cancellare se non pertinente] in relazione alla questione/alle questioni illustrata/e in dettaglio nel seguito.	
Vi sarei grato di farmi pervenire l'assistenza di cui sopra entro [<i>inserire una data indicativa di risposta e, nel caso di una richiesta urgente, il termine entro cui debbono essere fornite le informazioni</i>] o, qualora ciò non sia possibile, di indicare quando prevedete di essere in grado di fornire l'assistenza richiesta.	

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/988 della Commissione, del 6 giugno 2017, che stabilisce norme tecniche di attuazione per quanto riguarda i moduli standard, i modelli e le procedure per le modalità di collaborazione in relazione ad una sede di negoziazione le cui operazioni hanno un'importanza sostanziale in uno Stato membro ospitante (GU L 149 del 13.6.2017, pag. 3).

Tipo di assistenza richiesta

Si prega di contrassegnare la/le casella/e pertinente/i.

- (1) Trasmissione di informazioni
- (2) Acquisizione di una dichiarazione
- (3) Apertura di un'indagine o di un'indagine congiunta
- (4) Ispezione in loco
- (5) Altro

Contesto e motivi della richiesta di assistenza

.....

.....

.....

[Inserire la/le disposizione/i della normativa settoriale in base alla/e quale/i l'autorità richiedente è competente a trattare la questione]

La richiesta riguarda l'assistenza in

.....

.....

.....

.....

.....

[Inserire la descrizione dell'oggetto della richiesta, lo scopo per il quale si chiede l'assistenza, i fatti all'origine dell'indagine che costituiscono la base della richiesta e la spiegazione della sua utilità]

A seguito di

.....

.....

.....

.....

[Se del caso, inserire gli estremi della precedente richiesta che ne consentano l'identificazione]

1. Trasmissione di informazioni

a) Descrizione *[Per motivi di coerenza si propone di separare le voci della sottosezione dalle istruzioni (in corsivo) per compilare tali sottosezioni.]*

.....

.....

.....

.....

.....

[Si prega di fornire una descrizione dettagliata delle specifiche informazioni richieste, precisando i motivi per cui si ritiene che tali informazioni possono essere utili e, se noto, l'elenco delle persone ritenute in possesso delle informazioni richieste o dei luoghi in cui tali informazioni possono essere ottenute.]

b) Identificazione degli strumenti finanziari interessati

[Se la richiesta riguarda informazioni concernenti un'operazione o un ordine relativi ad uno specifico strumento finanziario, si prega di fornire le seguenti informazioni.]

Identificativo del prodotto:

[Inserire la descrizione precisa dello strumento finanziario, compreso il codice ISIN]

Identificativo della persona:

[Indicare l'identità di qualsiasi persona connessa con l'operazione o l'ordine, anche di persone che negoziano lo strumento finanziario o per conto delle quali si considera che la negoziazione ha avuto luogo]

Date:

[Inserire le date tra le quali hanno avuto luogo le operazioni o gli ordini sui predetti strumenti finanziari, indicando, nel caso di periodo di tempo significativo, perché è utile l'intero periodo]

c) Persone interessate

.....
.....
.....
.....

[Se la richiesta riguarda informazioni relative all'impresa o alle attività di una persona, si prega di fornire informazioni il più possibile precise per consentire l'identificazione della persona.]

d) Particolare sensibilità

.....
.....
.....
.....

[Se vi sono particolari considerazioni sulla sensibilità delle informazioni richieste, si prega di fornire indicazioni circa la sensibilità delle informazioni contenute nella richiesta e le eventuali precauzioni speciali che devono essere adottate nella raccolta delle informazioni in ragione della natura dell'indagine.]

e) Informazioni aggiuntive.

.....
.....
.....
.....

[Indicare se l'autorità richiedente ha contattato o contatterà altre autorità o organismi deputati al controllo del rispetto della legge in relazione all'oggetto della richiesta o altre autorità che, a conoscenza dell'autorità richiedente, hanno un interesse attivo nell'oggetto della richiesta.]

f) Urgenza

.....
.....
.....
.....

[In caso di richiesta urgente con la fissazione di eventuali termini, si prega di fornire spiegazioni dettagliate circa l'urgenza della richiesta e la spiegazione degli eventuali termini entro i quali l'autorità richiedente abbia chiesto di fornire le informazioni.]

2. Acquisizione di una dichiarazione

a) Tipo di dichiarazione: sotto giuramento /solenne

b) Motivo e finalità dell'acquisizione di una dichiarazione:

.....
.....
.....

c) Nome della/e persona/e presso la/le quale/i acquisire la dichiarazione:

.....
.....
.....

[Inserire i dati delle persone da cui acquisire la dichiarazione per consentire all'autorità interpellata di avviare la procedura di convocazione, se del caso.]

d) Descrizione dettagliata delle informazioni richieste, comprensiva di un elenco preliminare di domande (se disponibile al momento della richiesta):

.....
.....
.....
.....

e) Informazioni aggiuntive:

.....
.....
.....
.....

[Se il personale dell'autorità richiedente chiede di partecipare all'acquisizione della dichiarazione, indicare i dati dei funzionari dell'autorità richiedente che partecipano, se del caso, e la descrizione di eventuali requisiti legali e procedurali che devono essere rispettati per garantire l'ammissibilità delle dichiarazioni rese durante il colloquio nella giurisdizione dell'autorità richiedente.]

3. Apertura di un'indagine o di un'indagine congiunta

.....
.....
.....
.....

[Se la richiesta riguarda l'apertura di un'indagine per conto dell'autorità richiedente, si prega di fornire le informazioni atte a consentire all'autorità interpellata di valutare se essa possa avere un interesse a intraprendere un'indagine congiunta, in particolare la proposta di indagine congiunta dell'autorità richiedente, le motivazioni di quest'ultima e i benefici percepiti per l'autorità interpellata. Si prega di fornire tutte le informazioni pertinenti di cui l'autorità interpellata necessita per prestare l'assistenza necessaria aprendo un'indagine o un'indagine congiunta, a seconda del caso.]

4. L'avvio di un'ispezione in loco o un'ispezione in loco congiunta

.....
.....
.....
.....

[Se la richiesta riguarda l'avvio di un'ispezione in loco per conto dell'autorità richiedente, si prega di fornire le informazioni atte a consentire all'autorità interpellata di valutare se essa possa avere un interesse a intraprendere un'ispezione in loco congiunta, in particolare la proposta di ispezione in loco congiunta dell'autorità richiedente, le motivazioni di quest'ultima e i benefici percepiti per l'autorità interpellata. Si prega di fornire tutte le informazioni pertinenti di cui l'autorità interpellata necessita per prestare l'assistenza necessaria avviando un'ispezione in loco o un'ispezione in loco congiunta, a seconda del caso.]

5. Vincoli di riservatezza e uso ammissibile delle informazioni

[Inserire ogni necessaria avvertenza in materia di riservatezza o qualsiasi restrizione riguardante gli usi ammissibili delle informazioni (purché tali restrizioni siano conformi al diritto dell'Unione)].

Distinti saluti.

[firma]

Rettifica del regolamento (CE) n. 669/2008 della Commissione, del 15 luglio 2008, che integra l'allegato IC de regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle spedizioni di rifiuti

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 188 del 16 luglio 2008)

Pagina 10, allegato che integra l'allegato IC del regolamento (CE) n. 1013/2006, sezione IV, punto 15, seconda frase:

anziché: «Per operare come destinatario, un commerciante, un intermediario o una società devono essere soggetti alla giurisdizione del paese di spedizione e esercitare una qualche forma di controllo legale sui rifiuti nel momento in cui la spedizione arriva nel paese di destinazione.»

leggasi: «Per operare come destinatario, un commerciante, un intermediario o una società devono essere soggetti alla giurisdizione del paese di destinazione e esercitare una qualche forma di controllo legale sui rifiuti nel momento in cui la spedizione arriva nel paese di destinazione.».

Rettifica della decisione 2014/955/UE della Commissione, del 18 dicembre 2014, che modifica la decisione 2000/532/CE relativa all'elenco dei rifiuti ai sensi della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 370 del 30 dicembre 2014)

Pagina 44, titolo:

anziché: «che modifica la decisione 2000/532/CE relativa all'elenco dei rifiuti ai sensi della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio»,

leggasi: «che modifica la decisione 2000/532/CE per quanto riguarda l'elenco dei rifiuti ai sensi della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio».

Pagina 48, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 17:

anziché: «Rifiuti delle attività di costruzione e demolizione (compreso il terreno proveniente da siti contaminati)»,

leggasi: «Rifiuti delle operazioni di costruzione e demolizione (compreso il terreno escavato proveniente da siti contaminati)».

Pagina 49, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 01 05 05*:

anziché: «fanghi di perforazione e rifiuti contenenti petrolio»,

leggasi: «fanghi e rifiuti di perforazione contenenti oli».

Pagina 50, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 02 02:

anziché: «rifiuti della preparazione e della trasformazione di carne, pesce ed altri alimenti di origine animale»,

leggasi: «rifiuti della preparazione e della lavorazione di carne, pesce ed altri alimenti di origine animale».

Pagina 50, codici 02 02 04, 02 03 05 e 02 04 03, pagina 51, codici 02 05 02, 02 06 03 e 02 07 05, e pagina 55, codice 06 05, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice:

anziché: «fanghi da trattamento sul posto degli effluenti»,

leggasi: «fanghi da trattamento in loco degli effluenti».

Pagina 53, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 05 01 04*:

anziché: «fanghi di alchili acidi»,

leggasi: «fanghi acidi prodotti da processi di alchilazione».

Pagina 56, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 06 09 02:

anziché: «scorie contenenti fosforo»,

leggasi: «scorie fosforose».

Pagina 57, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 07 02 17:

anziché: «rifiuti contenenti silicio, diversi da quelli di cui alla voce 07 02 16»,

leggasi: «rifiuti contenenti siliceni, diversi da quelli di cui alla voce 07 02 16».

Pagina 60, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 07 07 07*:

anziché: «residui di distillazione e residui di reazione, alogenati»,

leggasi: «fondi e residui di reazione, alogenati».

Pagina 60, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 07 07 08*:

anziché: «altri residui di distillazione e residui di reazione»,

leggasi: «altri fondi e residui di reazione».

Pagina 61, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 08 03 19*:

anziché: «oli disperdenti»,

leggasi: «oli dispersi».

Pagina 62, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 09 01 05*:

anziché: «soluzioni di lavaggio e di lavaggio del fissatore»,

leggasi: «soluzioni di lavaggio e soluzioni di arresto-fissaggio».

Pagina 62, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 10 01 01:

anziché: «ceneri pesanti, fanghi e polveri di caldaia (tranne le polveri di caldaia di cui alla voce 10 01 04)»,

leggasi: «ceneri pesanti, scorie e polveri di caldaia (tranne le polveri di caldaia di cui alla voce 10 01 04)».

Pagina 63, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 10 01 15:

anziché: «ceneri pesanti, fanghi e polveri di caldaia prodotti dal coincenerimento, diversi da quelli di cui alla voce 10 01 04»,

leggasi: «ceneri pesanti, scorie e polveri di caldaia prodotti dal coincenerimento, diversi da quelli di cui alla voce 10 01 14».

Pagina 64, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 10 03 16:

anziché: «scorie diverse da quelle di cui alla voce 10 03 15»,

leggasi: «schiumature diverse da quelle di cui alla voce 10 03 15».

Pagina 70, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 11 01 11*:

anziché: «soluzioni acquose di risciacquo, contenenti sostanze pericolose»,

leggasi: «soluzioni acquose di lavaggio, contenenti sostanze pericolose».

Pagina 70, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 11 01 12:

anziché: «soluzioni acquose di risciacquo, diverse da quelle di cui alla voce 10 01 11»,

leggasi: «soluzioni acquose di lavaggio, diverse da quelle di cui alla voce 10 01 11».

Pagina 70, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 11 02 02*:

anziché: «rifiuti da processi idrometallurgici dello zinco (compresi jarosite, goethite)»,

leggasi: «fanghi della lavorazione idrometallurgica dello zinco (compresi jarosite, goethite)».

Pagina 70, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 11 02 05*:

anziché: «rifiuti da processi idrometallurgici del rame, contenenti sostanze pericolose»,

leggasi: «rifiuti della lavorazione idrometallurgica del rame, contenenti sostanze pericolose».

Pagina 70, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 11 02 06:

anziché: «rifiuti da processi idrometallurgici del rame, diversi da quelli della voce 11 02 05»,

leggasi: «rifiuti della lavorazione idrometallurgica del rame, diversi da quelli della voce 11 02 05».

Pagina 72, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 13 03:

anziché: «oli isolanti e oli termovettori di scarto»,

leggasi: «oli isolanti e oli termoconduttori usati».

Pagina 72, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 13 03 01*:

anziché: «oli isolanti e oli termovettori, contenenti PCB»,

leggasi: «oli isolanti o oli termoconduttori, contenenti PCB».

Pagina 72, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 13 03 06*:

anziché: «oli isolanti e termovettori minerali clorurati, diversi da quelli di cui alla voce 13 03 01»,

leggasi: «oli minerali isolanti e termoconduttori clorurati, diversi da quelli di cui alla voce 13 03 01».

Pagina 73, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 13 03 07*:

anziché: «oli isolanti e termovettori minerali non clorurati»,

leggasi: «oli minerali isolanti e termoconduttori non clorurati».

Pagina 73, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 13 03 08*:

anziché: «oli sintetici isolanti e oli termovettori»,

leggasi: «oli sintetici isolanti e oli termoconduttori».

Pagina 73, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 13 03 09*:

anziché: «oli isolanti e oli termovettori, facilmente biodegradabili»,

leggasi: «oli isolanti e oli termoconduttori, facilmente biodegradabili».

Pagina 73, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 13 03 10*:

anziché: «altri oli isolanti e oli termovettori»,

leggasi: «altri oli isolanti e oli termoconduttori».

Pagina 77, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 16 11 02:

anziché: «rivestimenti e materiali refrattari a base di carbonio provenienti da processi metallurgici, diversi da quelli di cui alla voce 16 11 01»,

leggasi: «rivestimenti e materiali refrattari a base di carbone provenienti dalle lavorazioni metallurgiche, diversi da quelli di cui alla voce 16 11 01».

Pagina 79, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 17 05:

anziché: «terra (compresa quella proveniente da siti contaminati), rocce e materiale di dragaggio»,

leggasi: «terra (compresa quella escavata proveniente da siti contaminati), rocce e materiale di dragaggio».

Pagina 82, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 19 05 01:

anziché: «parte di rifiuti urbani e simili non destinata al compost»,

leggasi: «parte di rifiuti urbani e simili non compostata».

Pagina 82, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 19 05 02:

anziché: «parte di rifiuti animali e vegetali non destinata al compost»,

leggasi: «parte di rifiuti animali e vegetali non compostata».

Pagina 83, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 19 10 03*:

anziché: «frazioni leggere di frammentazione (*fluff-light*) e polveri, contenenti sostanze pericolose»,

leggasi: «fluff - frazione leggera e polveri, contenenti sostanze pericolose».

Pagina 83, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 19 10 04:

anziché: «frazioni leggere di frammentazione (*fluff-light*) e polveri, diverse da quelle di cui alla voce 19 10 03»,

leggasi: «fluff - frazione leggera e polveri, diverse da quelle di cui alla voce 19 10 03».

Pagina 86, allegato che sostituisce l'allegato della decisione 2000/532/CE, indice, codice 20 03 06:

anziché: «rifiuti prodotti dalla pulizia delle acque di scarico»,

leggasi: «rifiuti della pulizia delle fognature».

Rettifica del regolamento (UE) 2016/1179 della Commissione, del 19 luglio 2016, recante modifica, ai fini dell'adeguamento al progresso tecnico e scientifico, del regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 195 del 20 luglio 2016)

Pagina 11, considerando 5, seconda frase:

anziché: «I proposti fattori-M non dovrebbero tuttavia essere inclusi poiché richiedono un'ulteriore valutazione da parte del RAC, alla luce dei dati scientifici sulla tossicità per l'ambiente acquatico forniti dall'industria dopo che la valutazione del RAC era stata presentata alla Commissione.»

leggasi: «È tuttavia opportuno non includere i proposti fattori-M concernenti il pericolo a lungo termine per l'ambiente acquatico poiché richiedono un'ulteriore valutazione da parte del RAC, alla luce dei dati scientifici sulla tossicità per l'ambiente acquatico forniti dall'industria dopo che la valutazione del RAC era stata presentata alla Commissione.».

Pagina 19, allegato, lettera c), frase introduttiva:

anziché: «c) Le voci seguenti sono riportate secondo l'ordine dei numeri di indice:»

leggasi: «c) Le voci seguenti sono inserite secondo l'ordine dei numeri di indice:».

Rettifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/980 della Commissione, del 7 giugno 2017, che stabilisce norme tecniche di attuazione per quanto riguarda i moduli standard, i modelli e le procedure per la collaborazione nelle attività di vigilanza, per le verifiche in loco, le indagini e lo scambio di informazioni tra autorità competenti conformemente alla direttiva 2014/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 148 del 10 giugno 2017)

Pagina 6, articolo 7, paragrafo 3, lettera d), punto iii):

anziché: «l'individuazione e la valutazione di specifici privilegi giuridici professionali che possono avere un'incidenza sul procedimento di indagine nonché sul procedimento di esecuzione, in particolare l'autoincriminazione»

leggasi: «l'individuazione e la valutazione di specifiche disposizioni di legge in materia di dovere di riservatezza, che possano avere un'incidenza sul procedimento d'indagine o sul procedimento di esecuzione, in particolare l'autoincriminazione».

Pagina 8, l'allegato I va letto come segue:

«ALLEGATO I

Modulo per la richiesta di collaborazione o di scambio di informazioni

Richiesta di collaborazione o di scambio di informazioni

Numero di riferimento:

Data:

Informazioni di carattere generale

MITTENTE:

Stato membro:

Autorità richiedente:

Indirizzo:

(Dati del punto di contatto)

Nome:

Telefono:

Indirizzo e-mail:

DESTINATARIO:

Stato membro:

Autorità interpellata:

Indirizzo:

(Dati del punto di contatto)

Nome:

Telefono:

Indirizzo e-mail:

Gentile signor/signora [*inserire il nome*],

conformemente all'articolo/agli articoli [80/81 ⁽¹⁾] della direttiva 2014/65/UE si chiede il vostro contributo in relazione alla/e questione/i illustrata/e più in dettaglio qui di seguito.

Le sarei grato di farmi pervenire una risposta alla richiesta di cui sopra entro [*inserire il termine indicativo per la risposta e, nel caso di una richiesta urgente, inserire il termine per fornire le informazioni*] o, qualora ciò non sia possibile, di indicare quando si prevede di essere in grado di fornire l'assistenza richiesta.

⁽¹⁾ Si prega di inserire il pertinente articolo della direttiva 2014/65/UE

Tipo di richiesta

Si prega di contrassegnare la/le casella/e pertinente/i.

- Attività di vigilanza (fornitura di informazioni, acquisizione di una dichiarazione, altro)
- Indagine
- Verifica in loco

Motivi della richiesta

.....

.....

.....

[Inserire la/le disposizione/i della normativa settoriale in base alla/e quale/i l'autorità richiedente è competente a trattare la questione]

La richiesta riguarda la collaborazione o lo scambio di informazioni in relazione a:

.....

.....

.....

.....

.....

[Inserire la descrizione dell'oggetto della richiesta, lo scopo per il quale si chiede la collaborazione o lo scambio di informazioni, i fatti all'origine dell'indagine che costituiscono la base della richiesta e la spiegazione della sua utilità]

A seguito di:

.....

.....

.....

[Se del caso, inserire gli estremi della precedente richiesta che ne consentano l'identificazione]

Attività di vigilanza (fornitura di informazioni, acquisizione di una dichiarazione)

a) Si prega di fornire una descrizione dettagliata delle specifiche informazioni richieste, precisando i motivi per cui si ritiene che tali informazioni possono essere utili e, se noto, un elenco delle persone ritenute in possesso delle informazioni richieste o dei luoghi in cui tali informazioni possono essere ottenute.

.....

.....

.....

.....

b) Se la richiesta riguarda informazioni concernenti un'operazione o un ordine relativi ad uno specifico strumento finanziario, si prega di fornire le seguenti informazioni.

Identificativo del prodotto:

[Inserire la descrizione precisa dello strumento finanziario, compreso il codice ISIN]

Identificativo della persona:

[Indicare l'identità di qualsiasi persona connessa con l'operazione o l'ordine, anche di persone che negoziano lo strumento finanziario o per conto delle quali l'operazione si considera effettuata]

Date:

[Inserire le date tra le quali hanno avuto luogo le operazioni o gli ordini sui predetti strumenti finanziari, indicando, nel caso di periodo di tempo significativo, perché è utile l'intero periodo]

c) Se la richiesta riguarda informazioni relative all'impresa o alle attività di una persona, si prega di fornire informazioni il più possibile precise per consentirne l'identificazione.

.....
.....
.....
.....

d) Se vi sono particolari considerazioni sulla sensibilità delle informazioni richieste, si prega di fornire indicazioni circa la sensibilità delle informazioni contenute nella richiesta e le eventuali precauzioni speciali che devono essere adottate nella raccolta delle informazioni in ragione della natura dell'indagine.

.....
.....
.....
.....

e) Si prega di fornire eventuali informazioni aggiuntive.

.....
.....
.....
.....

[Indicare se l'autorità richiedente ha contattato o contatterà altre autorità o organismi deputati al controllo del rispetto della legge del nostro Stato membro in relazione all'oggetto della richiesta o altre autorità che, a conoscenza dell'autorità richiedente, hanno un interesse attivo nell'oggetto della richiesta]

f) In caso di richieste urgenti con la fissazione di eventuali scadenze, si prega di fornire spiegazioni dettagliate circa l'urgenza della richiesta e la spiegazione di eventuali termini entro i quali l'autorità richiedente abbia chiesto di fornire le informazioni.

.....
.....
.....
.....

Acquisizione di una dichiarazione

Si prega di indicare:

a) il tipo di dichiarazione: dichiarazione sotto giuramento /dichiarazione solenne

b) motivo e finalità dell'acquisizione di una dichiarazione:

.....
.....
.....

c) nome della/e persona/e presso la/le quale/i acquisire la dichiarazione:

.....
.....
.....

[Inserire i dati delle persone da cui acquisire la dichiarazione per consentire all'autorità interpellata di avviare la procedura di convocazione, se del caso]

d) descrizione dettagliata delle informazioni richieste, comprensiva di un elenco preliminare di domande (se disponibile al momento della richiesta):

.....
.....
.....
.....

e) eventuali informazioni aggiuntive che possono essere utili:

.....
.....
.....
.....

[Se il personale dell'autorità richiedente chiede di partecipare all'acquisizione della dichiarazione, indicare i dati dei funzionari dell'autorità richiedente che partecipano, se del caso, e la descrizione di eventuali requisiti legali e procedurali che devono essere rispettati per garantire l'ammissibilità delle dichiarazioni rese durante il colloquio nella giurisdizione dell'autorità richiedente]

Verifica in loco o indagine

Se la richiesta riguarda una verifica in loco o un'indagine per conto dell'autorità richiedente, si prega di fornire informazioni per consentire all'autorità interpellata di valutare se essa può avere un interesse a intraprendere un'indagine congiunta, in particolare la proposta di verifica o di indagine da parte dell'autorità richiedente, le motivazioni di quest'ultima e i benefici per l'autorità interpellata.

.....
.....
.....
.....

[Indicare anche tutte le informazioni pertinenti richieste dall'autorità interpellata che le consentano di fornire l'assistenza necessaria, se del caso]

.....
.....
.....

[Inserire ogni necessaria avvertenza in materia di riservatezza o qualsiasi restrizione riguardante gli usi ammissibili delle informazioni (in conformità al diritto dell'Unione)].

Distinti saluti.

[firma]»

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT