



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 26 maggio 2014
(OR. en)**

**9768/1/14
REV 1**

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0015 (COD)**

**TRANS 266
CODEC 1270**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti / Consiglio
n. doc. prec.:	9315/14 TRANS 244 CODEC 1180
n. doc. Comm.:	6013/13 TRANS 39 CODEC 226
Oggetto:	<i>Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 5 giugno 2014</i> Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) - Accordo politico

1. La Commissione ha presentato la proposta in oggetto il 30 gennaio 2013. La proposta fa parte del quarto pacchetto ferroviario, che consiste di sei proposte legislative intese a eliminare le barriere che ancora si frappongono al completamento dello spazio ferroviario europeo unico. Il pacchetto contiene tre gruppi di misure, intese a:
 - rinnovare le norme sulla struttura di governance in relazione alla gestione dell'infrastruttura e alle operazioni di trasporto (pilastro governance);
 - assicurare l'ulteriore apertura del mercato per i servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (pilastro apertura del mercato); e

- migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari eliminando gli ostacoli che permangono sul mercato e rafforzare l'armonizzazione dei requisiti di interoperabilità e sicurezza per assicurare un livello più elevato di armonizzazione della rete ferroviaria dell'UE (pilastro tecnico).
2. Nello specifico, la suddetta proposta mira a definire un approccio comune in materia di norme di interoperabilità al fine di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive nell'Unione, nonché a semplificare e riformare le procedure amministrative per il rilascio delle autorizzazioni dei veicoli, eliminando così la frammentazione delle norme nell'Unione.
 3. Il parere del Comitato economico e sociale è stato emesso l'11 luglio 2013, mentre il parere del Comitato delle regioni è stato emesso il 7 ottobre 2013.
 4. La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha nominato relatrice Izaskun Bilbao Barandica (ES, ALDE). La votazione in seno alla commissione TRAN ha avuto luogo a novembre 2013 e il 26 febbraio 2014 si è svolta la votazione in seduta plenaria del Parlamento europeo sui risultati della prima lettura.
 5. Il 10 giugno 2013 il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale sul fascicolo. Il Gruppo "Trasporti terrestri" ha esaminato i risultati della prima lettura del Parlamento europeo il 24 aprile 2014 al fine di raggiungere un accordo politico. Il testo dell'orientamento generale è stato lievemente modificato per inserirvi alcuni emendamenti pertinenti del Parlamento europeo.
 6. Nel testo presentato dalla presidenza sono stati inoltre introdotti un nuovo articolo (articolo 22 *ter*) e un nuovo considerando (37 *bis*) per riflettere la possibilità di revocare le autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato già rilasciate dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie o da un'autorità nazionale di sicurezza. L'aggiunta si è resa necessaria per garantire un approccio coerente in tutti e tre gli atti legislativi che compongono il pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario.

7. In particolare, la nuova disposizione mira a chiarire la procedura da seguire in caso di revoca di dette autorizzazioni. Viene proposto un approccio graduale per garantire che la procedura si applichi in casi del tutto eccezionali. A seguito di approfondite discussioni tenute in varie riunioni del Gruppo "Trasporti terrestri", la presidenza ha presentato una proposta di compromesso riveduta sulla questione della revoca. L'ultimo esame da parte del Gruppo sulla questione ha avuto luogo il 19 maggio 2014. Le ultime modifiche riguardanti l'articolo 22 *ter* sono indicate in **grassetto** e [...]. Va osservato inoltre che UK mantiene una riserva d'esame parlamentare.

8. Il Consiglio potrebbe pertanto approvare il testo del progetto di accordo politico che figura nell'allegato della presente relazione e adottare un accordo politico nella sessione del 5 giugno 2014.

2013/0015 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1, e gli articoli 170 e 171,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

¹ GU C ... del ... , pag.

² GU C ... del ... , pag.

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario³ ha subito diverse modifiche. Date le ulteriori modifiche che devono essere apportate, è quindi opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di detta direttiva.
- (2) Per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle autorità competenti di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo unico, è opportuno in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 171 del trattato.
- (3) Il perseguimento dell'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione dovrebbe portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi per la costruzione, il rinnovo, la ristrutturazione e il funzionamento del sistema ferroviario nell'Unione.
- (3 bis) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a requisiti tecnici locali. Tali sistemi di trasporto pubblico locale non sono di norma soggetti all'obbligo di licenza nell'Unione. Inoltre, i tram e i sistemi di trasporto leggero su rotaia sono spesso soggetti alla legislazione in materia di circolazione stradale a causa dell'infrastruttura condivisa. Per queste ragioni, non è necessario che tali sistemi locali siano interoperabili ed è pertanto opportuno che siano esclusi dal campo di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri possono tuttavia applicare su base volontaria le disposizioni della presente direttiva ai sistemi di trasporto su rotaia locali, se lo ritengono opportuno.

³ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

- (4) L'esercizio commerciale di treni lungo la rete ferroviaria richiede in particolare una forte compatibilità tra le caratteristiche dell'infrastruttura e quelle dei veicoli, ma anche un'efficace interconnessione dei sistemi di informazione e di comunicazione dei diversi gestori e delle diverse imprese ferroviarie. Da questa coerenza e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità e il costo dei servizi e su questa coerenza e su questa interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.
- (5) È opportuno che il quadro normativo ferroviario a livello europeo e degli Stati membri stabilisca ruoli e responsabilità precisi per garantire il rispetto delle norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie. La presente direttiva non dovrebbe pertanto comportare un livello ridotto di sicurezza e maggiori costi nel settore ferroviario dell'Unione europea. A tal fine, è auspicabile che l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza assumano la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilasciano.
- (6) Le normative nazionali, i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicabili ai sistemi, ai sottosistemi e ai componenti ferroviari presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e prescrivono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Questa situazione può ostacolare la circolazione dei treni in buone condizioni su tutto il territorio dell'Unione.
- (7) Le industrie ferroviarie europee, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, necessitano di un mercato aperto e concorrenziale.
- (8) È opportuno pertanto definire per tutta l'Unione requisiti essenziali relativi all'interoperabilità ferroviaria da applicare al suo sistema ferroviario.

- (9) Lo sviluppo delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) ha evidenziato la necessità di chiarire il rapporto tra i requisiti essenziali e le STI, da un lato, e le norme europee e altri documenti a carattere normativo, dall'altro. In particolare, è opportuno distinguere chiaramente tra le norme o parti di norme che dovrebbero essere rese obbligatorie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva e le norme «armonizzate» che sono state elaborate in conformità del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴. Ove strettamente necessario, le STI possono fare esplicito riferimento a norme o specifiche europee, che diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile.
- (10) Al fine di aumentare realmente la competitività del settore ferroviario dell'Unione, senza distorcere la concorrenza tra gli attori fondamentali di tale sistema, le STI e le raccomandazioni dell'Agenzia dovrebbero essere elaborate nel rispetto dei principi di apertura, consenso e trasparenza, come stabilito nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.
- (11) La qualità del trasporto ferroviario dell'Unione necessita tra l'altro di un'eccellente compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso più ampio del termine, ovvero comprese le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli (comprese le parti caricate a bordo di tutti i sottosistemi interessati).

⁴ GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12.

- (12) Dovrebbe essere una STI a fissare tutte le condizioni che un componente di interoperabilità dovrebbe soddisfare, nonché la procedura da seguire per la valutazione della conformità. Occorre inoltre precisare che ogni componente dovrebbe essere sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nelle STI ed essere munito del relativo certificato comprendente la valutazione della conformità di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, oppure la valutazione dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità considerato nel suo ambiente ferroviario rispetto alle specifiche tecniche.
- (13) Nello sviluppare nuove STI lo scopo dovrebbe essere sempre quello di assicurare la compatibilità con i sottosistemi esistenti. Ciò contribuirà a favorire la competitività del trasporto ferroviario e ad evitare i costi aggiuntivi connessi all'obbligo di ristrutturare o rinnovare i sottosistemi esistenti per garantire la retrocompatibilità. Nei casi eccezionali in cui non sia possibile assicurare la compatibilità, le STI possono definire il quadro necessario per decidere se i sottosistemi esistenti necessitano di una nuova decisione o autorizzazione di messa in servizio o d'immissione sul mercato e fissare le corrispondenti scadenze.
- (14) [...]
- (15) Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ai requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, gli aspetti che devono ancora essere affrontati sono individuati come punti in sospeso in un allegato della STI. Per detti punti in sospeso, come pure per casi specifici, e a fini di conformità con i sistemi esistenti, si applicano le norme nazionali. Inoltre, per evitare verifiche superflue e inutili oneri amministrativi, è opportuno classificare le norme nazionali al fine di stabilire l'equivalenza tra le norme nazionali dei diversi Stati membri che coprono la stessa materia.
- (16) È opportuno precisare il trattamento da riservare ai requisiti essenziali applicabili a un sottosistema non ancora trattato nella corrispondente STI. In questo caso è opportuno che gli organismi incaricati delle procedure di valutazione di conformità e di verifica siano gli organismi designati di cui alla presente direttiva.

- (17) La presente direttiva si applica all'intero sistema ferroviario dell'Unione e l'ambito di applicazione delle STI è esteso in modo da coprire altresì i veicoli e le reti non inclusi nel sistema ferroviario transeuropeo. L'allegato I della direttiva 2008/57/CE dovrebbe pertanto essere semplificato.
- (18) Le specifiche funzionali e tecniche che i sottosistemi e le loro interfacce devono rispettare possono variare in base all'utilizzo dei sottosistemi, ad esempio in base alle categorie delle linee e dei veicoli, in particolare per assicurare la coerenza tra il sistema ferroviario ad alta velocità e quello convenzionale.
- (19) Al fine di garantire la progressiva attuazione dell'interoperabilità ferroviaria in tutta l'Unione e di ridurre gradualmente l'eterogeneità dei sistemi preesistenti, le STI dovrebbero specificare le disposizioni da applicare in caso di rinnovo o di ristrutturazione dei sottosistemi esistenti e possono includere proposte per il completamento graduale del sistema definitivo. Tuttavia, al fine di mantenere la competitività del sistema ferroviario e di evitare costi indebiti, l'entrata in vigore di STI nuove o modificate non dovrebbe comportare un immediato adattamento dei veicoli e delle infrastrutture alle nuove specifiche.
- (19 bis) Le STI precisano quando la ristrutturazione e il rinnovo delle infrastrutture e dei veicoli richiedono una nuova autorizzazione. In ogni caso, per la ristrutturazione e il rinnovo delle infrastrutture occorre che il richiedente sottoponga un fascicolo all'autorità nazionale di sicurezza, affinché quest'ultima possa decidere se è necessaria una nuova autorizzazione sulla base dei criteri stabiliti nella presente direttiva. In caso di ristrutturazione e di rinnovo dei veicoli muniti di autorizzazione all'immissione sul mercato, il richiedente deciderà se deve richiedere una nuova autorizzazione all'autorità nazionale di sicurezza sulla base dei criteri stabiliti nella presente direttiva.
- (20) In considerazione dell'approccio graduale alla soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario e del tempo necessario per adottare tutte le STI, è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o si impegnino in progetti che aumentano la diversità del sistema esistente.

- (21) Al fine di eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, e a seguito dell'estensione dell'ambito di applicazione delle STI all'intero sistema ferroviario dell'Unione, è opportuno ridurre progressivamente il numero di norme nazionali. È auspicabile che le norme nazionali siano distinte in norme strettamente legate ai sistemi esistenti e norme necessarie per supplire ai punti in sospeso nelle STI. È opportuno eliminare progressivamente quest'ultimo tipo di norma, in seguito alla chiusura dei punti in sospeso nelle STI.
- (22) L'adozione di un approccio graduale soddisfa le particolari esigenze dell'obiettivo di interoperabilità del sistema ferroviario, sistema caratterizzato da un patrimonio nazionale di infrastrutture e veicoli vetusti, il cui adattamento o rinnovamento implicano onerosi investimenti, e per questo si dovrebbe fare in modo di mantenere la competitività della ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto.
- (23) Vista la portata e la complessità del sistema ferroviario, è risultato necessario, per motivi pratici, operare una sua scomposizione nei sottosistemi seguenti: infrastrutture, controllo-comando e segnalamento sui binari, controllo comando e segnalamento a bordo, energia, materiale rotabile, esercizio e gestione del traffico, manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci. Per ciascuno di questi sottosistemi occorre precisare i requisiti essenziali e determinare le specifiche tecniche necessarie, particolarmente per i componenti e le interfacce, al fine di soddisfare tali requisiti. Lo stesso sistema è scomposto in elementi fissi e mobili, che comprendono, da un lato, la rete composta di linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema, e, dall'altro, tutti i veicoli che circolano sulla rete. Pertanto, ai fini della presente direttiva, un veicolo è composto di un sottosistema («materiale rotabile») e, ove opportuno, di altri sottosistemi (principalmente il sottosistema «controllo-comando e segnalamento» a bordo).
- (24) La Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, di cui l'Unione è firmataria, definisce l'accessibilità quale uno dei suoi principi generali e invita i paesi firmatari ad adottare misure adeguate per garantire alle persone con disabilità l'accesso su base di uguaglianza con gli altri, anche elaborando e promulgando norme e orientamenti minimi in materia di accessibilità nonché monitorandone l'attuazione. L'accessibilità costituisce quindi un requisito essenziale per l'interoperabilità del sistema ferroviario.

- (25) È opportuno che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario non comporti costi ingiustificati e non pregiudichi il mantenimento dell'interoperabilità delle reti ferroviarie esistenti.
- (26) Le STI hanno un impatto anche sulle condizioni di utilizzo del trasporto ferroviario da parte degli utenti e, quindi, occorre consultare questi ultimi sugli aspetti che li riguardano.
- (27) È opportuno consentire che lo Stato membro interessato non applichi determinate STI in un numero limitato di circostanze debitamente motivate. È opportuno definire tali circostanze e le procedure da seguire in caso di non applicazione della STI.
- (28) L'elaborazione e l'applicazione delle STI al sistema ferroviario non dovrebbero ostacolare l'innovazione tecnologica e quest'ultima dovrebbe mirare al miglioramento delle prestazioni economiche.
- (29) Per soddisfare le disposizioni appropriate relative alle procedure di appalto nel settore ferroviario e, in particolare, la direttiva [...] del Parlamento europeo e del Consiglio sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali⁵, gli enti appaltanti dovrebbero includere le specifiche tecniche nei documenti generali o nei capitolati d'onere propri di ogni appalto. A tal fine è necessario creare una serie di norme che servano da riferimento a queste specifiche tecniche.
- (30) Un sistema internazionale di normalizzazione in grado di produrre norme effettivamente utilizzate dai partner del commercio internazionale e che soddisfino le esigenze della politica unionale presenta un interesse per l'Unione. Di conseguenza, è opportuno che le organizzazioni europee di normalizzazione proseguano la loro cooperazione con le organizzazioni internazionali di normalizzazione.

⁵ Proposta della Commissione di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, COM(2011) 895 definitivo, 2011 0349 (COD).

- (31) L'ente appaltante, che ordina la progettazione, la costruzione, il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema, potrebbe essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura, un soggetto responsabile della manutenzione, un detentore o un concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto. Gli enti appaltanti dovrebbero definire le specifiche necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme. È opportuno che queste specifiche soddisfino i requisiti essenziali armonizzati a livello unionale cui deve rispondere il sistema ferroviario.
- (32) È auspicabile basare le procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti sull'uso dei moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶. È opportuno elaborare per quanto possibile, onde favorire lo sviluppo delle industrie interessate, le procedure basate sul sistema garanzia di qualità.
- (33) La conformità dei componenti è principalmente correlata al loro settore di impiego, al fine di garantire l'interoperabilità del sistema, e non soltanto alla loro libera circolazione nel mercato dell'Unione. La valutazione dell'idoneità all'impiego si dovrebbe applicare nel caso dei componenti più critici per la sicurezza, la disponibilità o l'economia del sistema. Non è quindi necessario che il fabbricante ponga la marcatura «CE» sui componenti soggetti alle disposizioni della presente direttiva ma, in base alla valutazione della conformità e/o dell'idoneità all'impiego, dovrebbe essere sufficiente la dichiarazione di conformità del fabbricante.
- (34) I fabbricanti hanno comunque l'obbligo di apporre, per alcuni componenti, la marcatura «CE» che ne attesti la conformità ad altre disposizioni unionali pertinenti.
- (35) Quando una STI entra in vigore, un certo numero di componenti di interoperabilità sono già sul mercato. È opportuno prevedere un periodo di transizione affinché questi componenti possano essere integrati in un sottosistema anche se non sono strettamente conformi alla STI in questione.

⁶ GU L 319 del 4.12.2010, pag. 1.

- (36) È opportuno assoggettare i sottosistemi alla base del sistema ferroviario ad una procedura di verifica per consentire alle entità responsabili della loro messa in servizio o immissione sul mercato di accertarsi che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio il risultato sia conforme alle disposizioni regolamentari, tecniche ed operative applicabili. Ciò dovrebbe anche consentire ai fabbricanti di poter fare affidamento su una parità di trattamento, indipendentemente dallo Stato membro.
- (37) Dopo la messa in servizio o l'immissione sul mercato di un sottosistema, è opportuno assicurarsi che esso sia utilizzato e sottoposto a manutenzione in conformità ai requisiti essenziali che lo riguardano. La responsabilità del rispetto dei requisiti incombe, a norma della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie], al gestore dell'infrastruttura, all'impresa ferroviaria o al soggetto responsabile della manutenzione, ognuno per i propri sottosistemi e per la propria parte.
- (37 bis) Se, in fase di esercizio, viene riscontrato che un veicolo o un tipo di veicolo non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, è opportuno che le imprese ferroviarie interessate prendano le misure correttive necessarie per rendere il veicolo o i veicoli conformi. Inoltre, qualora la suddetta non conformità porti ad un rischio grave per la sicurezza, le autorità nazionali di sicurezza responsabili della supervisione della circolazione del veicolo possono prendere le misure di sicurezza temporanee necessarie, compresa la limitazione o la sospensione immediata dell'esercizio. Se le misure correttive si rivelano insufficienti e permane il rischio grave per la sicurezza generato dalla non conformità, è opportuno consentire alle autorità nazionali di sicurezza o all'Agenzia di revocare o modificare l'autorizzazione. In tale contesto, per rischio grave per la sicurezza dovrebbe intendersi una grave assenza di conformità agli obblighi giuridici o ai requisiti di sicurezza che di per sé, o in una serie di eventi conseguenti, può causare un incidente o un incidente grave.
- La procedura di revoca dovrebbe essere basata su un adeguato scambio di informazioni tra l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza, compreso l'utilizzo di registri.
- (38) I rispettivi ruoli e responsabilità di tutti i soggetti coinvolti dovrebbero essere precisati in relazione alle procedure per l'immissione sul mercato e l'uso dei veicoli e per la messa in servizio degli impianti fissi.

- (38 *bis*) L'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero cooperare ed eventualmente condividere le competenze per il rilascio delle autorizzazioni tenendo debito conto della sicurezza e ai fini del graduale sviluppo delle competenze nell'ambito dell'Agenzia. A tal fine, dovrebbero essere conclusi accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza.
- (39) Al fine di facilitare l'immissione sul mercato dei veicoli e ridurre l'onere amministrativo è opportuno introdurre il concetto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato valida in tutta l'Unione. Le autorizzazioni d'immissione sul mercato consentono le transazioni commerciali di veicoli ovunque nel mercato dell'Unione, ma il veicolo può essere usato soltanto nel settore di impiego per cui è rilasciata l'autorizzazione. In tale contesto qualsiasi estensione del settore di impiego dovrebbe essere oggetto di un'autorizzazione aggiornata per il veicolo. È necessario che anche i veicoli già autorizzati a norma di precedenti direttive ricevano un'autorizzazione d'immissione sul mercato se sono destinati a essere utilizzati su reti non contemplate dalle autorizzazioni preesistenti.
- (39 *bis*) Se il settore di impiego è limitato a una o più reti all'interno di uno Stato membro, il richiedente dovrebbe avere la possibilità di scegliere se presentare la domanda di autorizzazione del veicolo all'autorità nazionale di sicurezza di tale Stato membro oppure all'Agenzia.
- (39 *bis bis*) La Commissione dovrebbe stabilire, mediante atti di esecuzione, una procedura semplificata per l'autorizzazione al fine di comprendere i veicoli il cui settore di impiego è l'intero sistema ferroviario dell'Unione. Tale procedura dovrebbe essere basata sulla prassi corrente in relazione, per esempio, ai carri merci che sono soggetti a un'unica autorizzazione, alle condizioni precisate nella corrispondente STI. Analogamente, la Commissione dovrebbe stabilire, mediante atti di esecuzione, una procedura semplificata al fine di comprendere l'estensione del settore di impiego dei veicoli già in uso.
- (39 *bis bis bis*) Il richiedente dovrebbe disporre di un'adeguata procedura di ricorso avverso la decisione dell'Agenzia o delle autorità nazionali di sicurezza o per la loro inadempienza. È inoltre opportuno stabilire precise disposizioni procedurali e di risoluzione delle controversie per affrontare le situazioni in cui l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza siano in disaccordo sulle valutazioni effettuate in relazione al rilascio delle autorizzazioni dei veicoli.

- (39 *ter*) Occorrono misure specifiche, compresi accordi di cooperazione, per tener conto della specifica situazione geografica e storica di taluni Stati membri, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato interno.
- (39 *ter bis*) Qualora l'esercizio sia limitato a reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche e tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, il richiedente dovrebbe poter assolvere alle formalità necessarie localmente, interagendo con le pertinenti autorità nazionali di sicurezza. A tal fine, per ridurre gli oneri e i costi amministrativi, gli accordi di cooperazione che dovranno essere conclusi tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali di sicurezza possono disporre l'opportuna assegnazione dei compiti, fatta salva la responsabilità ultima dell'Agenzia per quanto riguarda il rilascio dell'autorizzazione.
- (39 *quater*) Gli Stati membri per cui una parte consistente del traffico ferroviario ha luogo con paesi terzi che hanno lo stesso scartamento, il quale è diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, dovrebbero poter mantenere procedure di autorizzazione dei veicoli diverse per i carri merci appartenenti ad un gruppo di carri merci in uso comune con i paesi terzi in questione.
- (39 *quinquies*) Per motivi di tracciabilità e di sicurezza, le autorità competenti degli Stati membri sono tenute ad attribuire a un veicolo un numero europeo del veicolo, se richiesto dal detentore del veicolo. Il veicolo dovrebbe poi essere iscritto in un registro di immatricolazione nazionale. I registri dovrebbero essere accessibili a tutti gli Stati membri così come ad alcuni operatori economici dell'Unione e i relativi dati dovrebbero essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri dovrebbero formare oggetto di specifiche comuni, sia funzionali che tecniche. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi indebiti, la Commissione dovrebbe essere autorizzata ad adottare una specifica per un registro europeo dei veicoli che si sostituirebbe gradualmente ai registri nazionali dei veicoli.
- (40) Al fine di garantire la tracciabilità dei veicoli e della loro storia, è opportuno registrare i riferimenti relativi alle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato insieme agli altri dati concernenti il veicolo.

- (41) È opportuno stabilire procedure per verificare la compatibilità tra i veicoli e il tragitto dopo il rilascio dell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e prima dell'utilizzo, da parte di un'impresa ferroviaria, di un veicolo nel suo settore di impiego specificato nell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato.
- (42) [...]
- (43) Gli organismi notificati incaricati delle procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti, nonché la procedura di verifica dei sottosistemi, dovrebbero, in particolare in mancanza di una specifica europea, coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile.
- (44) L'accREDITAMENTO trasparente, quale previsto dal regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accREDITAMENTO e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93⁷, garantendo il necessario livello di fiducia nei certificati di conformità, dovrebbe essere considerato dalle autorità pubbliche nazionali di tutta l'Unione lo strumento privilegiato per dimostrare la competenza tecnica degli organismi notificati e, mutatis mutandis, degli organismi designati per verificare il rispetto delle norme nazionali. Le autorità nazionali possono tuttavia ritenere di possedere strumenti idonei a effettuare esse stesse tale valutazione. In tal caso, al fine di garantire un adeguato livello di affidabilità delle valutazioni effettuate da altre autorità nazionali, esse dovrebbero fornire alla Commissione e agli altri Stati membri le necessarie prove documentali a dimostrazione dell'ottemperanza ai pertinenti requisiti normativi applicati agli organismi di valutazione della conformità.

⁷ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

- (45) La presente direttiva dovrebbe limitarsi a stabilire i requisiti di interoperabilità per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità. Per agevolare la conformità a tali requisiti è necessario prevedere la presunzione di conformità per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità che sono conformi alle norme armonizzate adottate a norma del regolamento (UE) n. 1025/2012 ai fini della formulazione delle specifiche tecniche dettagliate di tali requisiti.
- (46) È opportuno che le STI siano oggetto di revisione periodica. Qualora vengano rilevate carenze nelle STI, è opportuno chiedere all'Agenzia di elaborare un parere che, a determinate condizioni, possa essere pubblicato e utilizzato da tutti i soggetti interessati (compresi l'industria e gli organismi notificati) quale strumento di conformità accettabile in attesa della revisione delle pertinenti STI.
- (47) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'interoperabilità del sistema ferroviario su scala unionale, non può essere conseguito in misura sufficiente dai soli Stati membri, dato che gli Stati membri singolarmente non sono in grado di adottare le disposizioni necessarie per realizzare tale interoperabilità, e può dunque essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (48) [...]
- (49) [...]
- (50) [...]

(51) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione in relazione ai seguenti aspetti: il contenuto del fascicolo che accompagna la richiesta di non applicazione di una o più STI o di parte di esse; i dettagli, il formato e le modalità di trasmissione di tale fascicolo; il contenuto delle STI e le modifiche delle stesse, comprese le modifiche necessarie a colmare le carenze delle STI; l'ambito di applicazione e il contenuto della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, il formato della stessa e i dettagli delle informazioni in essa contenute; la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi allo scopo di facilitare le verifiche di compatibilità tra attrezzature fisse e mobili; le procedure di verifica per i sottosistemi, compresi i principi generali, il contenuto, la procedura e i documenti relativi alla procedura «CE» di verifica e alla procedura di verifica nel caso delle norme nazionali; i modelli per la dichiarazione «CE» di verifica e per la dichiarazione di verifica nel caso delle norme nazionali e i modelli per i documenti del fascicolo tecnico che deve corredare la dichiarazione di verifica; le specifiche comuni relative al contenuto, al formato dei dati, all'architettura funzionale e tecnica, alle modalità operative e alle norme per l'introduzione e la consultazione dei dati del registro dell'infrastruttura, del registro nazionale dei veicoli e del registro delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente alle disposizioni del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione⁸.

(51 *bis*) Per preparare l'Agenzia a svolgere il ruolo rafforzato conferitole dalla presente direttiva sono necessarie alcune misure organizzative. È pertanto opportuno prevedere un adeguato periodo transitorio. Durante tale periodo, la Commissione dovrebbe esaminare i progressi compiuti dall'Agenzia in preparazione del suo ruolo rafforzato. Successivamente, la Commissione dovrebbe riferire periodicamente sui progressi conseguiti nell'attuazione della presente direttiva. In particolare, la relazione dovrebbe valutare il processo di autorizzazione dei veicoli, i casi in cui le STI non sono applicate e l'utilizzo dei registri. Inoltre, la Commissione dovrebbe riferire sui provvedimenti adottati riguardo all'identificazione e alla tracciabilità dei componenti critici per la sicurezza.

⁸ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

(51 *bis bis*) È necessario concedere agli Stati membri, alle autorità nazionali di sicurezza e ai soggetti interessati il tempo sufficiente per preparare l'attuazione della presente direttiva.

(52) [...]

(53) L'obbligo di recepire la presente direttiva nella legislazione nazionale dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica di fondo rispetto alla direttiva precedente. L'obbligo di recepire le disposizioni inalterate è imposto dalla direttiva precedente.

(54) La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicati gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento delle direttive nel diritto interno indicati nell'allegato IV, parte B.

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio dell'Unione l'interoperabilità del sistema ferroviario, in modo compatibile con le disposizioni della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie] al fine di definire un livello ottimale di armonizzazione tecnica, per consentire di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico. Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione del sistema.
2. La presente direttiva stabilisce le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure, nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario necessarie per realizzarne l'interoperabilità.
3. I seguenti sistemi sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva:
 - a) le metropolitane;
 - a *bis*) i tram e i veicoli leggeri su rotaia, e le infrastrutture utilizzate soltanto da questi veicoli;
 - b) le reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese che operano esclusivamente su tali reti.

4. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione delle misure che attuano la presente direttiva:
- a) le infrastrutture ferroviarie private, utilizzate dal proprietario o da un operatore ai fini delle sue attività di trasporto merci o del trasporto di persone per fini non commerciali, nonché i veicoli utilizzati solo su tali infrastrutture;
 - b) le infrastrutture e i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico;
 - c) le infrastrutture leggere su rotaia utilizzate occasionalmente da veicoli pesanti su rotaia nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario a fini di connettività soltanto per quei veicoli; nonché
 - d) i veicoli utilizzati principalmente nelle infrastrutture leggere su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti pesanti necessari per permettere il transito su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture pesanti su rotaia soltanto a fini di connettività.

Articolo 2
Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «sistema ferroviario dell'Unione»: gli elementi elencati all'allegato I;
- 2) «interoperabilità»: la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate;
- 3) «veicolo»: veicolo ferroviario adibito alla circolazione con ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali ;
- 4) «rete»: linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema ferroviario;
- 5) «sottosistemi»: parti strutturali o funzionali del sistema ferroviario come stabilito nell'allegato II;

- 6) «componenti di interoperabilità»: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario, compresi i beni materiali e quelli immateriali;
- 6 bis) «prodotto»: un prodotto ottenuto tramite un processo di fabbricazione, inclusi i componenti di interoperabilità e i sottosistemi;
- 7) «requisiti essenziali»: l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;
- 8) «specifica europea»: una specifica che rientra in una delle seguenti categorie:
- una specifica tecnica comune, quale definita nell'allegato XXI, punto 4 della direttiva 2004/17/CE che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali⁹;
 - un'omologazione tecnica europea quale definita nell'allegato XXI, punto 3, della direttiva 2004/17/CE; o
 - una norma europea quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- 9) «specifica tecnica di interoperabilità» («STI»): una specifica adottata a norma della presente direttiva di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario;
- 10) «parametro fondamentale»: ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e specificata nelle STI pertinenti;

⁹ GU L 134 del 30.4.2004.

- 11) «caso specifico»: ogni parte del sistema ferroviario che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o definitive, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema esistente, in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete dal resto dell'Unione, la sagoma, lo scartamento o l'interasse fra i binari, i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, regionale o storico e i veicoli in provenienza o a destinazione di paesi terzi;
- 12) «ristrutturazione»: lavori di modifica di un sottosistema o di una sua parte che comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica, qualora detta documentazione sia presente, e che migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- 13) «rinnovo»: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- 14) «sistema ferroviario esistente»: l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente come pure i veicoli di ogni categoria e origine che percorrono dette infrastrutture;
- 15) «sostituzione nell'ambito di una manutenzione»: sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nel quadro di una manutenzione preventiva o correttiva;
- 16) «messa in servizio»: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo in servizio operativo;
- 17) «ente appaltante»: ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema;
- 18) «detentore»: il soggetto o l'entità che utilizza il veicolo come mezzo di trasporto ed è iscritto in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 43: può esserne il proprietario o avere il diritto di utilizzarlo;

- 18 bis) «richiedente»: una persona fisica o giuridica che chiede un'autorizzazione, e potrebbe essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o altre persone fisiche o giuridiche, come il fabbricante, un proprietario o un detentore;
- 19) «progetto in fase avanzata di sviluppo»: qualsiasi progetto la cui progettazione/costruzione è giunta a una fase tale che una modifica delle specifiche tecniche potrebbe compromettere la validità del progetto previsto;
- 20) «norma armonizzata»: una norma europea quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- 21) «autorità nazionale di sicurezza»: l'autorità preposta alla sicurezza definita all'articolo 3 della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie];
- 22) «tipo»: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce l'attestato di esame del tipo o del progetto descritto nel pertinente modulo di verifica ;
- 23) «serie»: una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;
- 24) «soggetto responsabile della manutenzione»: soggetto responsabile della manutenzione quale definito all'articolo 3 della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie];

- 25) «tram e trasporto leggero su rotaia»: un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano con una resistenza alla collisione di C-III o C-IV (conformemente a EN 15227:2011) e una forza massima del veicolo di 800 kN (PIII conformemente a EN12663-1:2010). I sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o dividerlo con il traffico stradale e in generale non effettuano scambi con veicoli adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su lunga distanza;
- 26) «norme nazionali»: tutte le norme vincolanti adottate a livello di Stato membro, indipendentemente dall'organismo che le emana. Dette norme contengono obblighi in materia di sicurezza ferroviaria o obblighi tecnici prescritti all'interno di tale Stato membro in aggiunta alle norme europee e sono applicabili alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o ai terzi;
- 27) «stato di funzionamento di progetto»: il normale modo di funzionamento e le condizioni di degrado prevedibili (compresa l'usura) nei limiti e nelle condizioni di utilizzo specificate nei fascicoli tecnici e di manutenzione;
- 28) «strumenti di conformità accettabili»: pareri non vincolanti emessi dall'Agenzia per definire i metodi atti a stabilire il rispetto dei requisiti essenziali;
- 28 bis) «strumenti di conformità nazionali accettabili»: pareri non vincolanti emessi dagli Stati membri per definire i metodi atti a stabilire il rispetto delle norme nazionali;
- 29) «immissione sul mercato»: la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione di un componente di interoperabilità, di un sottosistema o di un veicolo in grado di funzionare nel suo stato di funzionamento di progetto;

- 30) «fabbricante»: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto nella forma di componenti di interoperabilità, sottosistemi o veicoli o lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza con il proprio nome o marchio;
- 31) «mandatario»: persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che ha ricevuto da un fabbricante o da un ente appaltante un mandato scritto che la autorizza ad agire a suo nome in relazione a determinati compiti;
- 32) «specificata tecnica», un documento che prescrive i requisiti tecnici che un prodotto, un sottosistema, un processo o un servizio devono soddisfare;
- 33) «accreditamento», il significato ad esso attribuito dal regolamento (CE) n. 765/2008;
- 34) «organismo nazionale di accreditamento»: lo stesso significato di cui al regolamento (CE) n. 765/2008;
- 35) «valutazione della conformità»: la procedura atta a dimostrare se le prescrizioni specifiche relative a un prodotto, a un processo, a un servizio, a un sottosistema, a una persona o a un organismo sono state rispettate;
- 36) «organismo di valutazione della conformità»: un organismo notificato o designato responsabile delle attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni. Un organismo di valutazione della conformità è classificato come un "organismo notificato" a seguito della notifica da parte di uno Stato membro. Un organismo di valutazione della conformità è classificato come un "organismo designato" a seguito della designazione da parte di uno Stato membro;
- 37) «persona disabile e a mobilità ridotta»: tutte le persone che hanno una menomazione fisica, mentale, intellettuale o sensoriale, permanente o temporanea, che, interagendo con altre barriere, può ostacolare il pieno ed efficace utilizzo dei trasporti su base di uguaglianza con gli altri passeggeri, o la cui mobilità nell'utilizzo dei mezzi di trasporto è ridotta a causa dell'età;
- 38) «gestore dell'infrastruttura»: gestore dell'infrastruttura, quale definito all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico¹⁰;

¹⁰ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

- 39) «impresa ferroviaria»: impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione. Sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;
- 40) «Agenzia»: l'Agenzia ferroviaria europea, istituita dal regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie].

Articolo 3

Requisiti essenziali

1. Il sistema ferroviario, i sottosistemi e i componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, devono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano.
2. Le specifiche tecniche di cui all'articolo 34 della direttiva 2004/17/CE, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nell'Unione , non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

CAPO II

SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

Articolo 4

Oggetto delle specifiche tecniche di interoperabilità

1. Ogni sottosistema definito nell'allegato II è oggetto di una STI. Ove necessario, un sottosistema può essere oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi.
2. [...]
3. I sottosistemi devono essere conformi alle STI vigenti al momento della loro messa in servizio, del loro rinnovamento o della loro ristrutturazione, conformemente alla presente direttiva; tale conformità deve essere costantemente garantita durante l'esercizio di ciascun sottosistema.
4. Ogni STI, ove necessario per realizzare gli obiettivi della presente direttiva di cui all'articolo 1:
 - a) definisce l'ambito di applicazione previsto (parte della rete o dei veicoli di cui all'allegato I; sottosistema o parte del sottosistema di cui all'allegato II);
 - b) precisa i requisiti essenziali per il sottosistema interessato e le loro interfacce in relazione agli altri sottosistemi;
 - c) definisce le specifiche funzionali e tecniche che il sottosistema e le sue interfacce devono rispettare in relazione agli altri sottosistemi. Se necessario, le specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, per esempio a seconda delle categorie di linee, di nodi e/o di veicoli di cui all'allegato I;
 - d) determina i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario;

- e) indica, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, da un lato, o per la verifica «CE» dei sottosistemi, dall'altro. Tali procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 2010/713/UE¹¹;
 - f) indica la strategia di applicazione delle STI, precisando in particolare le tappe da superare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato della STI. Qualora sia necessaria l'attuazione coordinata della STI, come lungo un corridoio o tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, la strategia può includere proposte per un completamento graduale;
 - g) indica, per il personale interessato, i requisiti di qualifica professionale e d'igiene e di sicurezza sul luogo di lavoro richiesti per il funzionamento e la manutenzione del sottosistema interessato nonché per l'applicazione delle STI;
 - h) indica le disposizioni applicabili ai sottosistemi esistenti e ai veicoli, in particolare in caso di rinnovo o di ristrutturazione e in tali casi, i lavori di modifica che necessitano della domanda per una nuova autorizzazione;
 - i) indica i parametri dei veicoli e dei sottosistemi fissi che l'impresa ferroviaria deve verificare e le procedure da applicare per verificare detti parametri in seguito al rilascio dell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e prima del primo utilizzo del veicolo, onde garantire la compatibilità tra i veicoli e le linee su cui tali veicoli saranno operativi.
5. Ciascuna STI è sviluppata partendo dall'esame del sottosistema esistente ed indica un sottosistema target raggiungibile in maniera progressiva ed entro termini ragionevoli. In questa maniera, l'adozione delle STI e l'osservanza delle stesse facilitano gradualmente la realizzazione dell'interoperabilità del sistema ferroviario.

¹¹ GU L 319 del 4.12.2010, pag. 1.

6. Le STI preservano in modo adeguato la compatibilità del sistema ferroviario esistente di ciascuno Stato membro. A tal fine possono essere previsti per ciascuna STI casi specifici sia per quanto riguarda la rete sia per quanto riguarda i veicoli e in particolare in merito: alla sagoma, allo scartamento o all'interasse fra i binari e ai veicoli in provenienza o a destinazione dei paesi terzi. Per ciascun caso specifico la STI precisa le modalità di applicazione degli elementi della STI di cui alle lettere da c) a g) del paragrafo 4.
7. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono chiaramente individuati come «punti in sospeso» in un allegato della STI.
8. Le STI non impediscono agli Stati membri di decidere in merito all'utilizzo delle infrastrutture per la circolazione dei veicoli non contemplati dalle STI.
9. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee o internazionali o a documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire l'obiettivo della presente direttiva. In questo caso, le norme o specifiche (o le loro singole parti richiamate) o i documenti tecnici si considerano allegati alla STI in questione e diventano obbligatori a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di siffatte norme o specifiche o documenti tecnici ed in attesa della loro elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati, facilmente accessibili e di dominio pubblico.

Articolo 5

Elaborazione, adozione e revisione di STI

1. Sono conferite alla Commissione competenze di esecuzione al fine di assegnare un mandato all'Agenzia per elaborare le STI e le loro modifiche nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di una STI nuova o modificata e del suo impatto sulle norme e specifiche tecniche esistenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 48, paragrafo 2.

Ogni progetto di STI è elaborato nelle seguenti fasi:

- a) l'Agenzia individua i parametri fondamentali per la STI nonché le interfacce con gli altri sottosistemi e ogni altro caso specifico necessario;
 - b) l'Agenzia elabora quindi il progetto di STI a partire da questi parametri fondamentali. Eventualmente l'Agenzia tiene conto del progresso tecnico, dei lavori di normalizzazione già effettuati, dei gruppi di lavoro già istituiti e dei lavori di ricerca riconosciuti.
2. L'elaborazione, l'adozione e la revisione di ciascuna STI (compresi i parametri fondamentali) tengono conto dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate nonché delle interfacce tra di esse, allo scopo di individuare e attuare le soluzioni più vantaggiose. Tale valutazione indica l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli attori economici interessati e tiene debitamente conto dei requisiti della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie]. Gli Stati membri partecipano a questa valutazione fornendo, se del caso, i dati necessari.
 3. Onde tenere conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali, l'Agenzia elabora le STI e le loro modifiche sulla base del mandato di cui al paragrafo 1, a norma degli articoli da 4 a 15 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie] e nel rispetto dei principi di apertura, consenso e trasparenza definiti nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.
 4. Il comitato di cui all'articolo 48 è regolarmente informato in merito ai lavori di elaborazione delle STI. Durante tali lavori la Commissione può formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile riguardante la progettazione della STI e la valutazione dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere che vengano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei benefici di dette soluzioni alternative figurino nella relazione allegata al progetto di STI. Questo esame può altresì essere svolto su richiesta del comitato.

5. Qualora debbano essere messi in funzione contemporaneamente vari sottosistemi, per motivi di compatibilità tecnica, le date di entrata in vigore delle STI corrispondenti debbono coincidere.
6. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere degli utenti, per quanto riguarda le caratteristiche che hanno un'incidenza diretta sulle condizioni di utilizzo dei sottosistemi da parte degli stessi utenti. A tal fine, l'Agenzia consulta le associazioni e gli organismi di rappresentanza degli utenti nel corso dei lavori di elaborazione e di revisione delle STI. Essa allega al progetto di STI una relazione sui risultati della consultazione.
7. Secondo l'articolo 6 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie], la Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 48, redige e aggiorna regolarmente l'elenco delle associazioni degli utenti e delle organizzazioni da consultare. L'elenco può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione.
8. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere delle parti sociali per quanto riguarda le condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 4, lettera g). A tal fine, l'Agenzia consulta le parti sociali prima di presentare alla Commissione le raccomandazioni relative alle STI e alle loro modifiche. Le parti sociali sono consultate in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo¹². Le parti sociali esprimono il loro parere entro un termine di tre mesi.
9. Quando la revisione di una STI comporta modifiche dei requisiti, la nuova versione della STI assicura la compatibilità con i sottosistemi già messi in servizio in base alle versioni di STI precedenti.
10. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il contenuto delle STI in conformità dell'articolo 4, paragrafo 4 e le loro modifiche. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

¹² GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

Articolo 6
Carenze delle STI

1. Se in seguito all'adozione di una STI viene rilevata una carenza nella stessa, tale STI è modificata a norma dell'articolo 5, paragrafo 10. Se del caso la Commissione applica tale procedura immediatamente. Tali carenze includono i casi che potrebbero produrre operazioni pericolose in uno Stato membro.
2. In attesa della revisione della STI, la Commissione può chiedere un parere dell'Agenzia. La Commissione esamina il parere dell'Agenzia e comunica al comitato le proprie conclusioni.
3. Su richiesta della Commissione, i pareri dell'Agenzia di cui al paragrafo 2 costituiscono strumenti di conformità accettabili e possono dunque essere utilizzati per la valutazione di progetti, in attesa dell'adozione di una STI riveduta.

Articolo 7
Non applicazione delle STI

1. Gli Stati membri possono consentire al richiedente di non applicare una o più STI, o parte di esse, nei seguenti casi:
 - a) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema, o parte di esso, di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione alla data di applicazione di tali STI;
 - b) quando, in seguito a un incidente o a una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI pertinenti. In tal caso la non applicazione delle STI è limitata al periodo precedente al ripristino della rete;

- c) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, nel caso in cui l'applicazione di tali STI comprometterebbe la redditività economica del progetto e/o la compatibilità del sistema ferroviario in quello Stato membro, come per quanto riguarda la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari o la tensione elettrica;
 - d) per veicoli in provenienza o a destinazione di un paese terzo nel quale lo scartamento dei binari è diverso da quello della principale rete ferroviaria nell'Unione;
 - e) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente realizzato sul territorio dello Stato membro quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata per la presenza del mare o è separata dalla rete ferroviaria del resto dell'Unione a causa di condizioni geografiche particolari.
2. Nel caso di cui al paragrafo 1, lettera a), ogni Stato membro comunica alla Commissione, entro un anno dall'entrata in vigore di ogni STI, l'elenco dei progetti che hanno luogo nel proprio territorio e che, a parere dello Stato membro interessato, si trovano in fase avanzata di sviluppo.
- 2 bis.* Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), lo Stato membro comunica alla Commissione la sua decisione di non applicazione di una o più STI o di parte di esse.
3. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere c), d) e e), lo Stato membro interessato presenta alla Commissione la domanda di non applicazione delle STI o parte di esse, accompagnata da un fascicolo contenente la giustificazione della domanda, e specificando le disposizioni alternative che lo Stato membro intende applicare invece delle STI. Nel caso di cui al paragrafo 1, lettera e), la Commissione analizza la domanda, decide se accettarla o meno sulla base della completezza e della coerenza delle informazioni contenute nel fascicolo. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere c) e d), la Commissione adotta la sua decisione mediante un atto di esecuzione sulla base di tale analisi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

Nei casi di cui all'articolo 20, paragrafo 1 *sexies*, terzo comma, il richiedente presenta il fascicolo all'Agenzia. L'Agenzia consulta le pertinenti autorità di sicurezza e fornisce il suo parere definitivo alla Commissione.

- 3 *bis*. La Commissione stabilisce, mediante un atto di esecuzione, le informazioni da includere nel fascicolo di cui al paragrafo 3, il formato richiesto del fascicolo e il metodo di trasmissione. L'atto di esecuzione è adottato conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.
4. In attesa della decisione della Commissione, lo Stato membro può applicare le disposizioni alternative di cui al paragrafo 3 senza attendere.
5. La Commissione delibera nei quattro mesi successivi alla presentazione della domanda accompagnata dal fascicolo completo. In assenza di decisione la domanda si considera accettata.
6. Tutti gli Stati membri sono informati dei risultati delle analisi e dell'esito della procedura di cui al paragrafo 3.

CAPO III

COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

Articolo 8

Condizioni per l'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché i componenti di interoperabilità:
 - a) siano immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario soddisfacendo i requisiti essenziali;
 - b) siano usati nel loro campo di impiego conformemente alla loro destinazione e siano installati e sottoposti a corretta manutenzione.

Queste disposizioni non ostano all'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni.

2. Agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e sulla base della presente direttiva, vietare, limitare od ostacolare l'immissione sul mercato dei componenti di interoperabilità in vista del loro impiego per il sistema ferroviario quando gli stessi soddisfano le disposizioni della presente direttiva. In particolare, essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 10.

Articolo 9

Conformità o idoneità all'impiego

1. Gli Stati membri e l'Agenzia ritengono che un componente di interoperabilità soddisfi i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite nella relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni. La dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego attesta che i componenti di interoperabilità sono stati oggetto delle procedure stabilite nella relativa STI per la valutazione della conformità o idoneità all'impiego.
2. [...]

- 2 bis. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, l'ambito di applicazione e il contenuto della dichiarazione "CE" di conformità e di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, il suo formato e i dettagli delle informazioni in essa contenute. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.
3. [...]
4. I pezzi di ricambio dei sottosistemi già messi in servizio al momento dell'entrata in vigore della corrispondente STI possono essere installati negli stessi senza dover essere sottoposti ai requisiti di cui al paragrafo 1.
5. Le STI possono prevedere un periodo di transizione per i prodotti ferroviari che esse identificano come componenti di interoperabilità già immessi sul mercato al momento della loro entrata in vigore. Tali componenti devono soddisfare i requisiti di cui all'articolo 8, paragrafo 1.

Articolo 10

Procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nell'Unione, applica le disposizioni previste dalle STI che lo riguardano.
2. Qualora la STI corrispondente lo richieda, la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è compiuta dall'organismo notificato presso il quale il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nell'Unione, ha presentato domanda. L'organismo notificato rilascia un certificato che accompagna la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego.
3. Se dei componenti di interoperabilità sono oggetto di altre direttive dell'Unione concernenti altri aspetti, la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego indica in questo caso che i componenti di interoperabilità rispondono anche ai requisiti di queste altre direttive.

4. Se né il fabbricante né il suo mandatario hanno ottemperato agli obblighi stabiliti nei paragrafi 1 e 3, tali obblighi sono a carico di qualsiasi persona immetta sul mercato il componente di interoperabilità. Gli stessi obblighi si applicano a qualsiasi persona che assembla i componenti di interoperabilità o parti di componenti di interoperabilità di diversa origine o che fabbrica i componenti di interoperabilità per uso proprio, per quanto concerne la presente direttiva.
5. Se lo Stato membro accerta che la dichiarazione «CE» è stata indebitamente rilasciata, provvede affinché il componente di interoperabilità non sia immesso sul mercato. In tal caso il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione sono tenuti a rimettere il componente di interoperabilità in conformità alle condizioni fissate da detto Stato membro.

Articolo 11

Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali

1. Uno Stato membro, qualora constati che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato ed utilizzato conformemente alla sua destinazione, rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta tutte le misure opportune per limitare il suo ambito di applicazione, per vietarne l'impiego, per ritirarlo dal mercato o per richiamarlo. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione, l'Agenzia e gli altri Stati membri delle misure adottate, esponendo i motivi della sua decisione e precisando in particolare se la non conformità deriva da:
 - a) un'inosservanza dei requisiti essenziali;
 - b) un'errata applicazione delle specifiche europee, a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche;
 - c) una carenza delle specifiche europee.

2. L'Agenzia, su mandato della Commissione, avvia immediatamente il processo di consultazione delle parti interessate. Se, dopo la consultazione, l'Agenzia constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente la Commissione, lo Stato membro che ha preso l'iniziativa, nonché gli altri Stati membri e il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione. Se l'Agenzia constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente gli Stati membri.
- 2 bis. Se la decisione di cui al paragrafo 1 risulta da una lacuna nelle specifiche europee, gli Stati membri, la Commissione o l'Agenzia, se del caso, applicano una o più delle misure seguenti:
 - a) il ritiro parziale o totale di tale specifica dalle pubblicazioni in cui è iscritta;
 - b) se la specifica interessata è una norma armonizzata, la limitazione o il ritiro di tale norma in conformità dell'articolo 11 del regolamento 1025/2012/UE;
 - c) la revisione della STI a norma dell'articolo 6.
3. Se un componente di interoperabilità munito della dichiarazione «CE» di conformità risulta non conforme, lo Stato membro competente adotta, nei confronti dell'entità che ha redatto la dichiarazione, le misure appropriate e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.
4. [...]

CAPO IV

SOTTOSISTEMI

Articolo 12

Libera circolazione dei sottosistemi

1. Fatte salve le disposizioni del capo V agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e per motivi riguardanti la presente direttiva, vietare, limitare od ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, che sono conformi ai requisiti essenziali. In particolare, essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute:
 - a) nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione «CE» di verifica;
 - b) o in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative.

Articolo 13

Conformità alle STI e alle norme nazionali

1. L'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza considerano conformi ai requisiti essenziali i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti, se del caso, della dichiarazione «CE» di verifica compiuta con riferimento alle STI, in conformità dell'articolo 15, o della dichiarazione di verifica [...] compiuta con riferimento alle norme nazionali in conformità dell'articolo 15, paragrafo 6 *bis*, o di entrambe.
2. [...]
3. Le norme nazionali per l'applicazione dei requisiti essenziali e, se del caso, gli strumenti di conformità nazionali accettabili possono essere di applicazione soltanto nei casi seguenti:

- a) qualora le STI non contemplino, o non contemplino appieno, alcuni aspetti corrispondenti ai requisiti essenziali, inclusi i punti in sospeso di cui all'articolo 4, paragrafo 7;
- b) qualora una non applicazione di una o più STI o di parte di esse sia stata notificata in applicazione dell'articolo 7;
- c) qualora un caso specifico necessiti l'applicazione di norme tecniche non riprese nella STI pertinente;
- d) le norme nazionali utilizzate per specificare i sistemi esistenti, sono limitate alla valutazione della compatibilità tecnica del veicolo con la rete;
- e) le reti e i veicoli non sono coperti dalle STI;
- f) quale misura preventiva temporanea urgente, specialmente in seguito a un incidente.

4. [...]

Articolo 14

Notifica delle norme nazionali

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione le norme nazionali in vigore di cui all'articolo 13, paragrafo 3, nei casi seguenti:
 - a *bis*) qualora la o le norme nazionali non siano state ancora notificate alla data di entrata in vigore della presente direttiva;
 - a) ogni volta che le norme sono modificate;
 - b) quando una nuova domanda è stata presentata a norma dell'articolo 7 per la non applicazione della STI;
 - c) qualora le norme nazionali diventino superflue dopo la pubblicazione o la revisione della STI in questione.

2. Gli Stati membri trasmettono il testo integrale delle norme nazionali esistenti all'Agenzia e alla Commissione attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 23 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie].
3. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali solo nei seguenti casi:
 - a) qualora una STI non soddisfi appieno i requisiti essenziali;
 - b) quale misura preventiva urgente, specialmente in seguito a un incidente.
4. Se uno Stato membro intende introdurre una nuova norma nazionale, ne trasmette il progetto all'Agenzia e alla Commissione attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 23 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Gli Stati membri assicurano che il progetto sia sufficientemente sviluppato per permettere all'Agenzia di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 21, paragrafo 2, del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie].
5. Quando adottano la norma nazionale gli Stati membri la trasmettono all'Agenzia e alla Commissione attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 23 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Gli Stati membri assicurano altresì che le norme nazionali in vigore, comprese quelle relative alle interfacce tra i veicoli e la rete, siano accessibili a tutte le parti coinvolte e siano redatte con una terminologia che possa da esse essere compresa.
6. Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri fanno cenno a tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 45.
7. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica stabilita dalla direttiva 98/34/CE.

8. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi, allo scopo di facilitare l'immissione sul mercato dei veicoli, incluse la compatibilità tra attrezzature fisse e mobili. Tali atti di esecuzione si fondano sui progressi ottenuti dall'Agenzia nel settore del riconoscimento transnazionale e sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

L'Agenzia classifica, in base agli atti di esecuzione di cui al primo comma, le norme nazionali che sono notificate a norma del presente articolo.

9. Le norme nazionali proposte e quelle in vigore sono esaminate dall'Agenzia secondo le procedure di cui agli articoli 21 e 22 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini della presente direttiva.

Articolo 15

Procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica e per la redazione della dichiarazione di verifica nel caso delle norme nazionali

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di verifica, necessaria per l'immissione sul mercato e la messa in servizio di cui al capo V, il richiedente chiede all'organismo notificato di propria scelta di avviare la procedura di verifica «CE».
2. Il compito dell'organismo notificato, incaricato della verifica «CE» di un sottosistema, inizia nella fase di progettazione e abbraccia tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, precedente l'entrata in servizio del sottosistema. In conformità della STI pertinente esso comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato.

3. All'organismo notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione «CE» di verifica. La documentazione tecnica contiene i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, quelli che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa contiene anche gli elementi relativi alle condizioni ed ai limiti d'uso, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica e di regolazione.
 4. Nel caso di rinnovo o ristrutturazione risultante in una modifica della documentazione tecnica e incidente sulla validità delle verifiche già svolte, il richiedente valuta la necessità di una nuova dichiarazione «CE» di verifica.
 5. L'organismo notificato può rilasciare dichiarazioni intermedie di verifica per coprire determinate fasi delle procedure di verifica o determinate parti del sottosistema. In questo caso si applicano le procedure di verifica stabilite a norma del paragrafo 7, lettera a).
 6. Se le STI pertinenti lo permettono, l'organismo notificato può rilasciare certificati di conformità per uno o più sottosistemi o talune loro parti.
- 6 bis.* Le procedure per stabilire la dichiarazione «CE» di verifica previste nel presente articolo si applicano altresì, se del caso, per la realizzazione della dichiarazione/delle dichiarazioni di verifica per quanto riguarda le norme nazionali.
- 6 ter.* Gli Stati membri designano gli organismi incaricati di espletare la procedura di verifica per quanto riguarda le norme nazionali. A tal riguardo gli organismi designati sono responsabili per i compiti in questione. Fatto salvo l'articolo 27, uno Stato membro può nominare un organismo notificato come organismo designato, nel cui caso l'intero processo può essere svolto da un unico organismo di valutazione della conformità.
7. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione:
 - a) le procedure di verifica per i sottosistemi, compresi i principi generali, il contenuto, la procedura e i documenti relativi alla procedura «CE» di verifica e alla procedura di verifica nel caso delle norme nazionali;

- b) i modelli per la dichiarazione «CE» di verifica e per la dichiarazione di verifica nel caso delle norme nazionali nonché i modelli per i documenti del fascicolo tecnico che deve integrare queste dichiarazioni.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

Articolo 16

Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi

1. Uno Stato membro può chiedere che vengano compiute verifiche complementari, qualora constati che un sottosistema di natura strutturale, munito della dichiarazione «CE» di verifica, corredata della documentazione tecnica, non rispetta interamente le disposizioni della presente direttiva ed in particolare i requisiti essenziali.
2. Lo Stato membro che presenta la domanda informa immediatamente la Commissione delle verifiche complementari richieste, esponendone i motivi. La Commissione avvia una consultazione con le parti interessate.
3. Lo Stato membro all'origine della domanda precisa se il fatto che le disposizioni della presente direttiva non siano rispettate interamente deriva:
 - a) dal mancato rispetto dei requisiti essenziali o di una STI o da una scorretta applicazione di una STI; in questo caso, la Commissione informa immediatamente lo Stato membro in cui risiede chi ha indebitamente compilato la dichiarazione «CE» di verifica chiedendo a tale Stato membro di adottare le misure adeguate;
 - b) da una carenza di una STI; in questo caso si applica la procedura di modifica della STI di cui all'articolo 6.

Articolo 17

Presunzione di conformità

I componenti di interoperabilità e i sottosistemi che sono conformi a norme armonizzate o a parti di esse, i cui riferimenti sono stati pubblicati sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, sono considerati conformi ai requisiti essenziali, elencati all'allegato III, contemplati da tali norme o parti di esse.

CAPO V

IMMISSIONE SUL MERCATO E MESSA IN SERVIZIO

Articolo 18

Autorizzazione per la messa in servizio di impianti fissi

1. I sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari, energia e infrastruttura sono messi in servizio soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato III e se è stata ottenuta la pertinente autorizzazione a norma dei paragrafi 2 *ter* e 3.
 2. Ciascuna autorità nazionale di sicurezza autorizza la messa in servizio dei sottosistemi energia, infrastruttura e controllo-comando e segnalamento sui binari che sono installati o gestiti sul territorio dello Stato membro di appartenenza.
- 2 bis.* Nel caso di sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari che comportano attrezzature ETCS e/o GSMR, l'autorità nazionale di sicurezza consulta l'Agenzia entro un mese dalla ricezione della domanda completa al fine di assicurare uno sviluppo coerente dell'ERTMS nell'Unione. L'Agenzia formula un parere per la pertinente autorità nazionale di sicurezza riguardo alla compatibilità tecnica ed operativa del sottosistema con i veicoli destinati ad operare su tale rete entro due mesi. L'autorità nazionale di sicurezza tiene conto, per quanto possibile, di tale parere prima di rilasciare l'autorizzazione, e in caso di disaccordo, informa l'Agenzia esponendo i motivi. Il presente articolo è fatto salvi gli obblighi dell'Agenzia quale autorità di sistema ai sensi del capo 6 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie].
- 2 ter.* Le autorità nazionali di sicurezza forniscono orientamenti particolareggiati sulla procedura per ottenere le autorizzazioni di cui al presente articolo. Un documento orientativo per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere tali autorizzazioni ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. L'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza cooperano nella divulgazione delle pertinenti informazioni.

3. Il richiedente presenta una domanda di autorizzazione della messa in servizio di impianti fissi all'autorità nazionale di sicurezza. La domanda è accompagnata da un fascicolo che include le prove documentali:
- a) delle dichiarazioni di verifica di cui all'articolo 15;
 - b) della compatibilità tecnica di tali sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati, accertata in base alle pertinenti STI, alle norme nazionali e ai registri;
 - c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza di tali sottosistemi, accertata in base alle pertinenti STI, norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie].

3 bis. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale di sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari, fissando un termine ragionevole.

L'autorità nazionale di sicurezza verifica la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo e rilascia l'autorizzazione per la messa in servizio di impianti fissi, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

4. Nel caso di rinnovo o ristrutturazione dei sottosistemi esistenti, il richiedente invia all'autorità nazionale di sicurezza un fascicolo con la descrizione del progetto. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale di sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari, fissando un termine ragionevole. L'autorità nazionale di sicurezza esamina il fascicolo e decide se sia necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio, sulla base dei criteri seguenti:
- a) il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentire dei lavori previsti;
 - b) è richiesta dalle STI pertinenti;

- c) è richiesta dai piani nazionali di esecuzione predisposti dagli Stati membri; o
- d) sono modificati i valori parametrici sulla cui base l'autorizzazione era già stata rilasciata.

L'autorità nazionale di sicurezza decide entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

- 5. [...]
- 6. Le decisioni negative concernenti la domanda di autorizzazione per la messa in servizio di impianti fissi sono debitamente giustificate dall'autorità nazionale di sicurezza. Entro un mese dalla ricezione della notifica della decisione negativa il richiedente può presentare all'autorità nazionale di sicurezza una domanda di riesame della sua decisione. Tale domanda è accompagnata da una motivazione. L'autorità nazionale di sicurezza dispone di un termine di due mesi a partire dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa dell'autorità nazionale di sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso all'organo competente per i ricorsi designato dallo Stato membro interessato a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie].

Articolo 19

Immissione sul mercato di sottosistemi mobili

- 1. Il richiedente immette sul mercato il sottosistema materiale rotabile e il sottosistema controllo-comando e segnalamento a bordo soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato III.
- 2. Il richiedente provvede in particolare all'ottenimento della pertinente dichiarazione di verifica.
- 3. [...]

Articolo 20

Autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato

1. Il richiedente immette sul mercato un veicolo soltanto dopo che l'Agenzia ha rilasciato l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato a norma dei paragrafi da 1 *quinquies* a 1 *septies*, o l'autorità nazionale di sicurezza lo abbia fatto a norma del paragrafo 1 *octies*.
- 1 *bis*. Nella domanda di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato, il richiedente specifica il settore di impiego destinato del veicolo, cioè la rete o le reti di uno Stato membro, o di un gruppo di Stati membri. La domanda include la documentazione comprovante che la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete del settore di impiego è stata controllata.
- 1 *ter*. La domanda è accompagnata da un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, nel quale sono contenute prove documentali:
 - a) dell'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili che compongono il veicolo a norma dell'articolo 19;
 - b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e se del caso, alle norme nazionali;
 - c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi di cui alla lettera a) nel veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e se del caso, alle norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera e), della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie];
 - d) della compatibilità tecnica del veicolo con la rete nel settore di impiego di cui al paragrafo 1 *bis*, accertata in base alle pertinenti STI, e, se del caso, con le norme nazionali e il metodo comune di sicurezza sulla valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera e), della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie].

Quando i collaudi sono necessari per ottenere l'attestazione della compatibilità tecnica di cui al paragrafo 1 *ter*, lettere b) e d), le autorità nazionali di sicurezza interessate possono rilasciare autorizzazioni temporanee al richiedente per l'impiego del veicolo per verifiche pratiche sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla ricezione della domanda del richiedente. Se del caso, l'autorità nazionale di sicurezza adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.

1 *quater*. L'Agenzia, o nel caso del paragrafo 1 *octies*, l'autorità nazionale di sicurezza rilascia autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Tali autorizzazioni permettono l'immissione dei veicoli sul mercato dell'Unione.

1 *quinquies*. L'Agenzia rilascia autorizzazioni per l'immissione del veicolo sul mercato per i veicoli che hanno un settore di impiego in uno o più Stati membri. Al fine di rilasciare tali autorizzazioni l'Agenzia:

- a) valuta gli elementi del fascicolo di cui al paragrafo 1 *ter*, lettere a), b) e c), al fine di verificare la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo in relazione alle STI pertinenti; nonché
- b) trasmette il fascicolo del richiedente alle autorità nazionali di sicurezza interessate dal settore di impiego destinato per la valutazione del fascicolo al fine di verificarne la completezza, pertinenza e coerenza in relazione al paragrafo [...] 1 *ter*, lettera d), e agli elementi di cui al paragrafo 1 *ter*, lettere a), b) e c), in relazione alle pertinenti norme nazionali.

Quale parte delle suddette valutazioni ed in caso di dubbi giustificati, l'Agenzia o le autorità nazionali di sicurezza possono chiedere lo svolgimento di collaudi sulla rete. Al fine di facilitare questi collaudi le autorità nazionali di sicurezza interessate possono rilasciare autorizzazioni temporanee al richiedente per l'impiego del veicolo per collaudi sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura si adopera affinché tale collaudo sia effettuato entro tre mesi dalla richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale di sicurezza.

1 *sexies*. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'Agenzia informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari, fissando un termine ragionevole. Per quanto riguarda la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo, l'Agenzia può altresì valutare gli elementi di cui al paragrafo 1 *ter*, lettera d).

L'Agenzia tiene pienamente conto delle valutazioni a norma del paragrafo 1 *quinquies*. prima di prendere una decisione sul rilascio dell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato. L'Agenzia rilascia l'autorizzazione d'immissione sul mercato, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

Nel caso di una non applicazione di una o più STI o di parte di esse di cui all'articolo 7, l'Agenzia rilascia l'autorizzazione soltanto dopo l'applicazione della procedura stabilita in quell'articolo.

L'Agenzia si assume la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilascia.

1 *septies*. Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione negativa svolta da una o più autorità nazionali di sicurezza ai sensi del paragrafo 1 *quinquies*, lettera b), informa detta o dette autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i di sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, su decisione dell'Agenzia e della/e autorità nazionale/i di sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i di sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva a meno che la/le autorità nazionale/i di sicurezza abbiano presentato richiesta di arbitrato alla commissione dei ricorsi prevista all'articolo 51 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. La commissione dei ricorsi decide se confermare il progetto di decisione dell'Agenzia entro un mese dalla richiesta della/e autorità nazionale/i di sicurezza.

Qualora la commissione dei ricorsi concordi con l'Agenzia, quest'ultima può adottare la decisione immediatamente.

Qualora la commissione dei ricorsi concordi con la valutazione negativa dell'autorità nazionale di sicurezza, l'Agenzia rilascia un'autorizzazione con un settore di impiego che esclude le parti della rete che hanno ricevuto una valutazione negativa.

Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione positiva svolta da una o più autorità nazionali di sicurezza ai sensi del paragrafo 1 *quinquies*, lettera b), informa detta o dette autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i di sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, su decisione dell'Agenzia e della/e autorità nazionale/i di sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i di sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva.

1 *octies*. Se il settore d'impiego è limitato ad una rete o a reti all'interno di un solo Stato membri, l'autorità nazionale di sicurezza di quello Stato membro può, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, rilasciare l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato. Per rilasciare tale autorizzazione l'autorità nazionale di sicurezza valuta il fascicolo in relazione agli elementi di cui al paragrafo 1 *ter* e in conformità delle procedure da stabilirsi nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 1 *nonies*. L'autorizzazione è altresì valida senza estensione del settore d'impiego per i veicoli che viaggiano verso le stazioni degli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete simili, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, a seguito della consultazioni delle pertinenti autorità nazionali di sicurezza. Tale consultazione può essere caso per caso o stabilita in un accordo transfrontaliero tra le autorità nazionali di sicurezza.

Se il settore d'impiego è limitato al territorio di uno Stato membro e nel caso di non applicazione di una o più STI o di parte di esse di cui all'articolo 7, l'autorità nazionale di sicurezza rilascia l'autorizzazione del veicolo soltanto dopo l'applicazione della procedura stabilita nel suddetto articolo.

L'autorità nazionale di sicurezza si assume la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilascia.

1 *nonies*. La Commissione stabilisce, entro quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, norme dettagliate sulla procedura di autorizzazione mediante atti di esecuzione, incluso:

- a) orientamenti dettagliati per il richiedente che illustrano e spiegano i requisiti da soddisfare per ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato ed elencano i documenti necessari;
- b) le procedure relative al processo di autorizzazione, come il contenuto e i tempi per ogni fase del processo;
- c) i criteri per la valutazione dei fascicoli dei richiedenti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3. Essi tengono in considerazione l'esperienza ottenuta durante l'attuazione degli accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza di cui al paragrafo 8 *ter*.

2. Le autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato dichiarano:

- a) il settore o i settori d'impiego;
- b) i valori parametrici, previsti dalle STI e, se del caso, dalle norme nazionali, applicabili alla verifica della compatibilità tecnica fra il veicolo e il settore d'impiego;
- c) la conformità del veicolo alle pertinenti STI e norme nazionali in relazione ai parametri di cui alla lettera b);
- d) le condizioni per l'impiego del veicolo ed altre restrizioni.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]

7. Le decisioni negative concernenti l'immissione sul mercato di un veicolo sono debitamente giustificate. Entro un mese dalla ricezione della decisione negativa il richiedente può presentare all'Agenzia o all'autorità nazionale di sicurezza, se del caso, una domanda di riesame della decisione. L'Agenzia o l'autorità nazionale di sicurezza dispone di un termine di due mesi a partire dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione.

Se la decisione dell'Agenzia è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso prevista all'articolo 51 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Se la decisione negativa dell'autorità nazionale di sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso all'organo competente per i ricorsi designato dallo Stato membro competente a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie]. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico¹³.

8. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un veicolo esistente già provvisto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato, è necessaria una nuova autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato se:

- a) sono modificati i valori parametrici di cui al paragrafo 2, lettera b);
- b) il livello di sicurezza globale del veicolo interessato può risentire dei lavori previsti; o
- c) la decisione è richiesta dalle STI pertinenti.

8 bis. Qualora il richiedente desideri ampliare il settore d'impiego di un veicolo già autorizzato, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 1 *ter* concernenti il settore aggiuntivo d'impiego. Il richiedente presenta il fascicolo all'Agenzia, che, dopo aver seguito le procedure di cui ai paragrafi da 1 *quater* a 1 *septies*, rilascia un'autorizzazione aggiornata che copre l'estensione del settore d'impiego.

¹³ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

Se il richiedente ha ricevuto l'autorizzazione di un veicolo in conformità del paragrafo 1 *octies* e desidera ampliare il settore d'impiego all'interno di quello Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 1 *ter.* concernenti il settore aggiuntivo d'impiego. Presenta il fascicolo all'autorità nazionale di sicurezza, che, dopo aver seguito le procedure di cui al paragrafo 1 *nonies*, rilascia un'autorizzazione aggiornata che copre l'estensione del settore d'impiego.

8 *ter.* Ai fini dei paragrafi 1 *quinquies* e 1 *sexies*, l'Agenzia conclude accordi di cooperazione con le autorità nazionali di sicurezza in conformità dell'articolo 69 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Essi potrebbero essere accordi specifici o accordi quadro e coinvolgere una o più autorità nazionali di sicurezza. I suddetti accordi contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per le prestazioni da fornire, i termini che si applicano a tal fine, la ripartizione delle tariffe pagate dal richiedente. Essi possono altresì includere specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi per il richiedente. Tali accordi saranno conclusi prima che l'Agenzia sia abilitata a ricevere domande in conformità della presente direttiva ed in ogni caso al più tardi entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

9. [...]

9 *bis.* Il presente articolo non si applica ai carri merci appartenenti ad un gruppo di carri merci in uso comune con paesi terzi il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione e sia stato autorizzato in conformità di una diversa procedura di autorizzazione dei veicoli. Le norme che disciplinano la procedura di autorizzazione di tali carri sono pubblicate e notificate alla Commissione europea. L'impresa ferroviaria garantisce la conformità di tali carri con i requisiti essenziali della presente direttiva nel contesto del suo sistema di gestione della sicurezza.

Articolo 20 bis

Registrazione dei veicoli autorizzati all'immissione sul mercato

1. Prima che un veicolo sia utilizzato per la prima volta, dopo il rilascio dell'autorizzazione all'immissione sul mercato in conformità dell'articolo 20, esso è registrato ai sensi dell'articolo 43 in un registro nazionale dei veicoli su richiesta del detentore.
2. Quando il settore d'impiego del veicolo è limitato al territorio di uno Stato membro, esso è registrato nel registro nazionale dei veicoli di quello Stato membro.
3. Quando il settore d'impiego del veicolo copre il territorio di più di uno Stato membro, esso è registrato nel registro di immatricolazione nazionale di uno degli Stati membri interessati.

Articolo 21

Controlli prima dell'utilizzo dei veicoli autorizzati

1. Prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nel settore d'impiego specificato nella sua autorizzazione d'immissione sul mercato, essa controlla:
 - a) che il veicolo sia stato autorizzato all'immissione sul mercato in conformità dell'articolo 20 e sia debitamente registrato;
 - b) la compatibilità tra il veicolo e il tragitto sulla base del registro dell'infrastruttura, le pertinenti STI o ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente e entro un termine ragionevole, qualora tale registro non esista o sia incompleto; nonché
 - c) la posizione del veicolo nella composizione del treno in cui il veicolo è previsto operare, sulla base del sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9 della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie] e la STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.
- 1 bis. Ai fini del paragrafo 1, l'impresa ferroviaria può svolgere collaudi in cooperazione con il gestore dell'infrastruttura.

Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla ricezione della domanda del richiedente.

2. [...]

3. [...]

Articolo 22

Autorizzazione del tipo di veicoli

1. L'Agenzia o, se del caso, un'autorità nazionale di sicurezza può rilasciare le autorizzazioni del tipo di veicoli, in conformità della procedura di cui all'articolo 20.
2. Se l'Agenzia o un'autorità nazionale di sicurezza rilascia un'autorizzazione d'immissione di un veicolo sul mercato, al tempo stesso e su richiesta del richiedente, rilascia l'autorizzazione del tipo di veicolo, che si riferisce allo stesso settore d'impiego del veicolo.
3. [...]
4. Qualora siano modificate le disposizioni delle STI o delle norme nazionali alla base del rilascio dell'autorizzazione di un tipo di veicolo, la STI o la norma nazionale stabilisce se l'autorizzazione del tipo di veicolo preesistente resti valida o debba essere rinnovata. Se l'autorizzazione deve essere rinnovata, le verifiche effettuate dall'Agenzia o da un'autorità nazionale di sicurezza possono riguardare soltanto le norme modificate.
5. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il modello di dichiarazione di conformità al tipo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.
6. La dichiarazione di conformità al tipo è redatta secondo:
 - a) le procedure di verifica delle pertinenti STI; o

- b) le procedure di valutazione della conformità definite nei moduli B+D, B+F e H1 della decisione n. 768/2008/CE, qualora non si applichino le STI. La Commissione può, se del caso, adottare atti di esecuzione che prevedono moduli ad hoc per la valutazione della conformità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.
7. Le autorizzazioni del tipo di veicolo sono registrate nel Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 44.

Articolo 22 bis

Conformità dei veicoli a un tipo di veicolo autorizzato

1. Un veicolo o una serie di veicoli conforme a un tipo di veicolo autorizzato riceve, senza ulteriori verifiche, un'autorizzazione del veicolo in conformità dell'articolo 20, sulla base di una dichiarazione di conformità a detto tipo presentata dal richiedente.
2. Il rinnovo dell'autorizzazione di un tipo di veicolo di cui all'articolo 22, paragrafo 4 non influisce sulle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato già rilasciate in base alla preesistente autorizzazione d'immissione del tipo di veicolo sul mercato.

Articolo 22 ter

Non conformità di veicoli o tipi di veicoli ai requisiti essenziali

1. Quando un'impresa ferroviaria riscontra, in fase di esercizio, che un veicolo utilizzato non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, prende le misure correttive necessarie per rendere il veicolo o i veicoli conformi. Può inoltre informare l'Agenzia ed eventuali altre autorità nazionali di sicurezza circa le misure prese. Se l'impresa ferroviaria dispone di prove che dimostrino che la non conformità era già presente nel momento in cui è stata rilasciata l'autorizzazione d'immissione sul mercato ne informa l'Agenzia ed eventuali altre autorità nazionali di sicurezza interessate.

2. Quando un'autorità nazionale di sicurezza viene a conoscenza, ad esempio durante il processo di supervisione di cui all'articolo 16 *bis* della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie, del fatto che un veicolo o un tipo di veicolo per il quale è stata rilasciata un'autorizzazione d'immissione sul mercato dall'Agenzia, ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 1 *quinquies*, o dell'articolo 22, oppure dall'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 1 *octies*, o dell'articolo 22, [...], utilizzato conformemente alla sua destinazione, [...] **non** soddisfi uno dei requisiti essenziali applicabili, ne informa l'impresa ferroviaria che utilizza il veicolo o il tipo di veicolo e le chiede di prendere le misure correttive necessarie per rendere il veicolo o i veicoli conformi. L'autorità nazionale di sicurezza informa l'Agenzia ed eventuali altre autorità nazionali di sicurezza interessate, comprese quelle che si trovano in un territorio dove è in corso la richiesta d'immissione sul mercato di un veicolo dello stesso tipo.
3. Qualora, nei casi di cui ai paragrafi 1 o 2, le misure correttive applicate dalle imprese ferroviarie non garantiscano la conformità ai requisiti essenziali applicabili e qualora tale non conformità porti ad un rischio grave per la sicurezza, l'autorità nazionale di sicurezza interessata può adottare misure di sicurezza temporanee in virtù dei suoi compiti di supervisione, conformemente all'articolo 16 *bis*, paragrafo 4 *bis*, della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie. Possono inoltre essere applicate in parallelo misure di sicurezza temporanee sotto forma di sospensione dell'autorizzazione del tipo di veicolo da parte dell'autorità nazionale di sicurezza o dell'Agenzia e sono soggette a controllo giurisdizionale e alla [...] procedura **di arbitrato** di cui all'articolo 20.
4. Nei casi di cui al paragrafo 3, l'Agenzia o l'autorità nazionale di sicurezza che ha rilasciato l'autorizzazione, a seguito di una revisione dell'efficacia delle [...] misure prese per affrontare il rischio grave per la sicurezza, può decidere di revocare o modificare l'autorizzazione **qualora le prove dimostrino che, al momento dell'autorizzazione, non era soddisfatto un requisito essenziale**; a tale scopo notificano la loro decisione al titolare dell'autorizzazione d'immissione sul mercato o dell'autorizzazione del tipo di veicolo, fornendo le ragioni che motivano tale decisione. Entro un mese dalla ricezione della decisione dell'Agenzia o dell'autorità nazionale di sicurezza, il titolare può richiedere loro di riesaminare la decisione. In tal caso la decisione di revoca è temporaneamente sospesa. L'Agenzia o l'autorità nazionale di sicurezza dispone di un termine di un mese a partire dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la decisione.

Ove opportuno, in caso di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale di sicurezza in merito alla necessità di limitare o revocare l'autorizzazione, si segue la [...] procedura **di arbitrato** di cui all'articolo 20, paragrafo 1 *septies*. Se da tale [...] procedura risulta che l'autorizzazione del veicolo non è né limitata né revocata, le misure di sicurezza temporanee di cui al paragrafo 3 sono sospese.

5. Se la decisione dell'Agenzia è confermata, il [...] **titolare dell'autorizzazione del veicolo** può presentare ricorso **entro due mesi** dinanzi alla commissione di ricorso prevista all'articolo 51 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Se la decisione di un'autorità nazionale di sicurezza è confermata, il [...] **titolare dell'autorizzazione del veicolo** può presentare ricorso **entro due mesi** all'organo competente per i ricorsi designato dallo Stato membro competente a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie]. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.

6. Quando l'Agenzia decide di revocare o modificare un'autorizzazione d'immissione sul mercato da lei stessa concessa, ne informa direttamente tutte le autorità nazionali di sicurezza, fornendo le ragioni che motivano la sua decisione.

Quando un'autorità nazionale di sicurezza decide di revocare un'autorizzazione d'immissione sul mercato da lei stessa concessa, ne informa immediatamente l'Agenzia e fornisce le ragioni che motivano la sua decisione. L'Agenzia informa quindi le altre autorità nazionali di sicurezza.

7. La decisione dell'Agenzia o dell'autorità nazionale di sicurezza di revocare l'autorizzazione si riflette nell'opportuno registro nazionale dei veicoli, ai sensi dell'articolo 20 *bis* o, in caso di autorizzazione di un tipo di veicolo, nel Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 7. L'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza fanno sì che le imprese ferroviarie che utilizzano veicoli dello stesso tipo del veicolo o del tipo di veicolo oggetto di revoca siano debitamente informate. Tali imprese ferroviarie devono anzitutto verificare se vi sia lo stesso problema di non conformità. In tal caso la procedura di cui al presente articolo si applica a partire dal paragrafo 1.

8. Quando viene revocata un'autorizzazione d'immissione sul mercato, il veicolo interessato non viene più utilizzato e il suo settore d'impiego non può essere esteso. Quando viene revocata un'autorizzazione del tipo di veicolo, i veicoli costruiti su tale base non possono essere immessi sul mercato oppure, qualora siano già presenti sul mercato, è opportuno che siano ritirati. Può essere richiesta una nuova autorizzazione sulla base della procedura di cui all'articolo 20, in caso di singoli veicoli, o all'articolo 22, in caso di tipo di veicolo.
9. Qualora, nei casi di cui ai paragrafi 1 o 2, la non conformità **ai requisiti essenziali** sia limitata ad una parte del settore d'impiego del veicolo e fosse già presente nel momento in cui è stata rilasciata l'autorizzazione d'immissione sul mercato, quest'ultima è modificata in modo da escludere le parti in questione del settore d'impiego.

CAPO VI

ORGANISMI DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ

Articolo 23

Autorità di notifica

1. Gli Stati membri nominano autorità di notifica che sono responsabili dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione, la notifica e il controllo degli organismi di valutazione della conformità, inclusa la conformità all'articolo 31.
 2. Gli Stati membri garantiscono che dette autorità notificano alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi autorizzati a svolgere, in qualità di terzi, compiti di valutazione della conformità di cui agli articoli 10, paragrafo 2 e 15, paragrafo 1. Essi garantiscono altresì di informare la Commissione e gli altri Stati membri in merito agli organismi designati di cui all'articolo 15, paragrafo 6 *ter*.
- 2 bis.* Lo Stato membro può decidere che la valutazione e il controllo di cui al paragrafo 1 siano eseguiti da un organismo nazionale di accreditamento ai sensi e in conformità del regolamento (CE) n. 765/2008.
- 2 ter.* Se l'autorità di notifica delega o altrimenti affida la valutazione, la notifica o il controllo di cui al paragrafo 1 a un organismo che non è un ente pubblico, detto organismo è una persona giuridica e rispetta le prescrizioni di cui all'articolo 25. Esso adotta disposizioni per coprire la responsabilità civile connessa alle proprie attività.
- 2 quater.* L'autorità di notifica si assume la piena responsabilità dei compiti svolti dall'organismo di cui al paragrafo 2 *ter*.

Articolo 24

[soppresso e fuso con l'articolo 23]

Articolo 25

Prescrizioni relative alle autorità di notifica

1. L'autorità di notifica è istituita in modo che non sorgano conflitti d'interesse con gli organismi di valutazione della conformità.
2. L'autorità di notifica è organizzata e gestita in modo che ne siano salvaguardate l'obiettività e l'imparzialità delle attività.
3. L'autorità di notifica è organizzata in modo che ogni decisione relativa alla notifica di un organismo di valutazione della conformità sia presa da persone competenti diverse da quelle che hanno eseguito la valutazione.
4. L'autorità di notifica non offre né fornisce attività eseguite dagli organismi di valutazione della conformità o servizi di consulenza su base commerciale o concorrenziale.
5. L'autorità di notifica salvaguarda la riservatezza delle informazioni ottenute.
6. L'autorità di notifica dispone di personale competente in numero sufficiente a garantire l'adeguata esecuzione dei compiti affidatili.

Articolo 26

Obbligo di informazione sulle autorità di notifica

Gli Stati membri informano la Commissione delle loro procedure di valutazione, notifica e controllo degli organismi di valutazione della conformità, nonché di qualsiasi modifica delle stesse.

La Commissione rende pubbliche dette informazioni.

Articolo 27

Organismi di valutazione della conformità

1. Ai fini della notifica, l'organismo di valutazione della conformità soddisfa i requisiti previsti ai paragrafi da 2 a 7 e agli articoli 28 e 29.
2. L'organismo di valutazione della conformità è stabilito a norma della legge nazionale e ha personalità giuridica.
3. L'organismo di valutazione della conformità è in grado di eseguire tutti i compiti di valutazione della conformità che la pertinente STI gli ha affidato e per cui è stato notificato, indipendentemente dal fatto che li esegua in prima persona o che siano eseguiti per suo conto e sotto la sua responsabilità.

In ogni momento e per ogni procedura di valutazione della conformità e ogni tipo o categoria di prodotto per cui è stato notificato, l'organismo di valutazione della conformità dispone:

- a) del necessario personale dotato di conoscenze tecniche e di esperienza sufficiente e adeguata all'esecuzione dei compiti di valutazione della conformità;
- b) delle pertinenti descrizioni delle procedure in base alle quali è effettuata la valutazione della conformità, a garanzia della trasparenza di tali procedure e della capacità di riprodurle. Predispone una politica e procedure appropriate per scindere i compiti che svolge in qualità di organismo notificato di valutazione della conformità dalle altre attività;
- c) delle procedure idonee all'esecuzione delle attività, che tengono debitamente conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo.

L'organismo di valutazione della conformità dispone dei mezzi necessari per svolgere adeguatamente i compiti tecnici e amministrativi connessi alle attività di valutazione della conformità ed ha accesso a tutte le apparecchiature o strutture necessarie.

4. L'organismo di valutazione della conformità sottoscrive un contratto di assicurazione per la responsabilità civile, sempreché tale responsabilità non sia assunta dallo Stato ai sensi del diritto nazionale o lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione della conformità.
5. Il personale dell'organismo di valutazione della conformità è tenuto al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio dei compiti affidatigli in base alla pertinente STI o a qualsiasi disposizione esecutiva di diritto interno, tranne nei confronti delle autorità competenti dello Stato membro in cui esercita le attività. Sono tutelati i diritti di proprietà.
6. L'organismo di valutazione della conformità partecipa alle attività di normalizzazione pertinenti e alle attività del gruppo di coordinamento degli organismi notificati di valutazione della conformità, istituito a norma della pertinente normativa dell'Unione, ovvero assicura che il suo personale addetto alle valutazioni ne sia informato, e applica come guida generale le decisioni e i documenti amministrativi prodotti da tale gruppo.
7. L'organismo di valutazione della conformità, che è stato notificato in relazione ai sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari e/o ai sottosistemi di bordo, partecipa alle attività del gruppo di lavoro del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) istituito dall'articolo 25 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie] ovvero assicura che il suo personale addetto alle valutazioni ne sia informato. L'organismo si attiene agli orientamenti scaturiti dai lavori di detto gruppo. L'organismo di valutazione della conformità che reputa inopportuna o impossibile l'applicazione degli orientamenti sottopone al gruppo di lavoro dell'ERTMS osservazioni volte ad un loro miglioramento costante.

Articolo 28

Imparzialità degli organismi di valutazione della conformità

1. L'organismo di valutazione della conformità è un organismo terzo indipendente dall'organizzazione o dal fabbricante del prodotto che valuta.

L'organismo appartenente a un'associazione di imprese o a una federazione professionale che rappresenta imprese coinvolte nella progettazione, nella fabbricazione, nella fornitura, nell'assemblaggio, nell'utilizzo o nella manutenzione dei prodotti che esso valuta può essere ritenuto un siffatto organismo a condizione che ne siano dimostrate l'indipendenza e l'assenza di qualsiasi conflitto di interesse.

2. È garantita l'imparzialità dell'organismo di valutazione della conformità, dei suoi alti dirigenti e del personale addetto alle valutazioni.
3. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale responsabile di compiti di valutazione della conformità non sono il progettista, il fabbricante, il fornitore, l'installatore, l'acquirente, il proprietario, l'utilizzatore, il responsabile della manutenzione dei prodotti che l'organismo valuta, né il mandatario di uno di questi soggetti. Non è per questo precluso l'uso dei prodotti valutati che sono necessari per il funzionamento dell'organismo di valutazione della conformità o il loro uso per scopi privati.
4. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale responsabile di compiti di valutazione della conformità non intervengono direttamente nella progettazione, fabbricazione o costruzione, nell'immissione sul mercato, nell'installazione, nell'utilizzo o nella manutenzione di detti prodotti, né rappresentano i soggetti coinvolti in tali attività. Non svolgono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo è notificato. Ciò vale in particolare per i servizi di consulenza.
5. L'organismo di valutazione della conformità assicura che le attività delle affiliate o dei subappaltatori non si ripercuotano sulla riservatezza, sull'obiettività o sull'imparzialità delle sue attività di valutazione della conformità.

6. L'organismo di valutazione della conformità e il suo personale svolgono le attività di valutazione della conformità con la massima integrità professionale e con la necessaria competenza tecnica specifica e sono liberi da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzarne il giudizio o influire sui risultati delle loro attività di valutazione della conformità, in particolare ad opera di persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.

Articolo 29

Personale degli organismi di valutazione della conformità

1. Il personale responsabile dell'esecuzione delle attività di valutazione della conformità possiede le competenze seguenti:
- a) una formazione tecnica e professionale solida che include tutte le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo di valutazione della conformità è stato notificato;
 - b) soddisfacenti conoscenze delle prescrizioni relative alle valutazioni che esegue e un'adeguata autorità per eseguire tali valutazioni;
 - c) una conoscenza e una comprensione adeguate delle prescrizioni fondamentali, delle norme armonizzate applicabili e delle disposizioni pertinenti della normativa dell'Unione e della relativa regolamentazione attuativa;
 - d) la capacità di elaborare certificati, registri e rapporti atti a dimostrare che le valutazioni sono state eseguite.
2. La retribuzione degli alti dirigenti e del personale addetto alle valutazioni dell'organismo di valutazione della conformità non dipende dal numero di valutazioni eseguite né dai risultati di tali valutazioni.

Articolo 30

Presunzione di conformità dell'organismo di valutazione della conformità

Qualora dimostri la propria conformità ai criteri stabiliti nelle pertinenti norme armonizzate, o in parti di esse, i cui riferimenti sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, l'organismo di valutazione della conformità è considerato conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29 nella misura in cui le norme armonizzate applicabili le contemplino.

Articolo 31

Affiliate e subappaltatori degli organismi notificati

1. L'organismo notificato che subappalta compiti specifici connessi alla valutazione della conformità oppure ricorre a un'affiliata provvede a che il subappaltatore o l'affiliata rispettino le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29 e ne informa di conseguenza l'autorità di notifica.
2. L'organismo notificato si assume la completa responsabilità dei compiti eseguiti dai subappaltatori o dalle affiliate, ovunque siano stabiliti.
3. Le attività dell'organismo notificato possono essere subappaltate o fatte eseguire da un'affiliata solo con il consenso del cliente.
4. L'organismo notificato tiene a disposizione dell'autorità di notifica i documenti pertinenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e il lavoro da essi eseguito in conformità alla pertinente STI.

Articolo 32

Organismi interni accreditati

1. Il richiedente può far eseguire attività di valutazione della conformità da un organismo interno accreditato, ai fini dell'espletamento delle procedure previste dal modulo A1, A2, C1 o C2 di cui all'allegato II della decisione n. 768/2008/CE o dai moduli CA1 e CA2 di cui all'allegato I della decisione 2010/713/CE. Tale organismo costituisce una parte separata e distinta del richiedente e non partecipa alla progettazione, alla produzione, alla fornitura, all'installazione, all'utilizzo o alla manutenzione dei prodotti che valuta.
2. L'organismo interno accreditato soddisfa i seguenti requisiti:
 - a) è accreditato a norma del regolamento (CE) n. 765/2008;
 - b) esso e il suo personale sono identificabili a livello dell'organizzazione e s'iscrivono all'interno dell'impresa di cui fanno parte in una linea gerarchica che ne garantisce l'imparzialità e la dimostra al pertinente organismo nazionale di accreditamento;
 - c) né esso né il suo personale sono responsabili della progettazione, della fabbricazione, della fornitura, dell'installazione, del funzionamento o della manutenzione dei prodotti che valutano e non partecipano ad attività che possano pregiudicare la loro indipendenza di giudizio o integrità nelle attività di valutazione che svolgono;
 - d) fornisce i suoi servizi esclusivamente all'impresa di cui fa parte.
3. L'organismo interno accreditato non è notificato agli Stati membri o alla Commissione, ma l'impresa di cui fa parte o l'organismo nazionale di accreditamento dà informazioni sul suo accreditamento all'autorità di notifica su richiesta di questa.

Articolo 33

Domanda di notifica

1. L'organismo di valutazione della conformità presenta domanda di notifica all'autorità di notifica dello Stato membro in cui è stabilito.
2. Tale domanda è corredata di una descrizione delle attività di valutazione della conformità, del modulo o dei moduli di valutazione della conformità e dell'indicazione del prodotto o dei prodotti per i quali l'organismo dichiara di essere competente, nonché, se disponibile, di un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento che attesti che l'organismo di valutazione della conformità è conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.
3. Qualora non possa produrre un certificato di accreditamento, l'organismo di valutazione della conformità fornisce all'autorità di notifica tutte le prove documentali necessarie per la verifica, il riconoscimento e il controllo periodico della sua conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.

Articolo 34

Procedura di notifica

1. L'autorità di notifica può notificare solo gli organismi di valutazione della conformità che soddisfano le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.
2. L'autorità di notifica notifica gli organismi notificati alla Commissione e agli altri Stati membri utilizzando lo strumento elettronico di notifica elaborato e gestito dalla Commissione.
3. La notifica include tutti i dettagli riguardanti le attività di valutazione della conformità, il modulo o i moduli di valutazione della conformità e l'indicazione del prodotto o prodotti interessati, nonché il relativo certificato di accreditamento o altra attestazione di competenza di cui al paragrafo 4.

4. Qualora la notifica non sia basata sul certificato di accreditamento di cui all'articolo 33, paragrafo 2, l'autorità di notifica fornisce alla Commissione e agli altri Stati membri le prove documentali che attestano la competenza dell'organismo di valutazione della conformità nonché le disposizioni predisposte per fare in modo che tale organismo sia controllato periodicamente e continui a soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.
5. L'organismo interessato può svolgere attività di organismo notificato solo se né la Commissione né gli altri Stati membri sollevano obiezioni entro due settimane dalla notifica, qualora sia usato il certificato di accreditamento, o altrimenti entro due mesi dalla notifica.
6. Sono notificate alla Commissione e agli altri Stati membri le eventuali successive modifiche di rilievo della notifica.

Articolo 35

Numeri di identificazione ed elenchi degli organismi notificati

1. La Commissione assegna un numero di identificazione all'organismo notificato.

All'organismo notificato è assegnato un numero di identificazione unico anche se è notificato ai sensi di diversi atti dell'Unione.

2. La Commissione rende pubblico l'elenco degli organismi notificati a norma della presente direttiva, inclusi i numeri di identificazione loro assegnati e le attività per le quali sono stati notificati.

La Commissione provvede a che detto elenco sia tenuto aggiornato.

Articolo 36
Modifica della notifica

1. L'autorità di notifica che ha accertato o è stata informata del fatto che l'organismo notificato non soddisfa più le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29, o non adempie ai suoi obblighi, limita, sospende o revoca la notifica, secondo i casi, in funzione della gravità dell'inosservanza delle prescrizioni o dell'inadempimento degli obblighi. Essa ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.
2. In caso di limitazione, sospensione o revoca della notifica, oppure di cessazione dell'attività dell'organismo notificato, lo Stato membro di notifica prende le misure appropriate per garantire che le pratiche di tale organismo siano evase da un altro organismo notificato o siano messe a disposizione delle competenti autorità di notifica e di vigilanza sul mercato, su loro richiesta.

Articolo 37
Contestazione della competenza degli organismi notificati

1. La Commissione indaga su tutti i casi in cui abbia dubbi, o siano portati alla sua attenzione dubbi, circa la competenza dell'organismo notificato o circa l'ottemperanza dell'organismo notificato alle prescrizioni e responsabilità che gli incombono.
2. Lo Stato membro di notifica fornisce alla Commissione, su richiesta, tutte le informazioni relative alla base della notifica o del mantenimento della competenza dell'organismo interessato.
3. La Commissione garantisce la riservatezza di tutte le informazioni sensibili raccolte nel corso delle indagini.

4. La Commissione, qualora accerti che l'organismo notificato non soddisfa o non soddisfa più le prescrizioni per la notifica, ne informa lo Stato membro di notifica e gli chiede di prendere le misure correttive necessarie, inclusa all'occorrenza la revoca della notifica.

Articolo 38

Obblighi operativi degli organismi notificati

1. L'organismo notificato esegue le valutazioni della conformità secondo le procedure di valutazione della conformità previste dalla pertinente STI.
2. La valutazione della conformità è eseguita in modo proporzionato, evitando oneri superflui per gli operatori economici. L'organismo notificato esegue le attività tenendo debitamente conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo di produzione.

In detto contesto opera nondimeno al fine di valutare la conformità del prodotto alle disposizioni della presente direttiva.

3. L'organismo notificato che riscontra che le prescrizioni della pertinente STI o le corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche non sono state rispettate dal fabbricante, chiede a questi di prendere le misure correttive appropriate e non rilascia il certificato di conformità.
4. L'organismo notificato che, nel corso del controllo della conformità successivo al rilascio di un certificato, riscontra che un prodotto non è più conforme alla pertinente STI o alle corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche chiede al fabbricante di prendere le misure correttive appropriate e all'occorrenza sospende o revoca il certificato.
5. In mancanza di misure correttive o se queste non producono l'effetto desiderato, l'organismo notificato limita, sospende o revoca il certificato, secondo i casi.

Articolo 39

Obbligo di informazione a carico degli organismi notificati

1. L'organismo notificato informa l'autorità di notifica:
 - a) di qualunque rifiuto, limitazione, sospensione o revoca del certificato;
 - b) di qualunque circostanza che incida sull'ambito d'applicazione e sulle condizioni della notifica;
 - c) di eventuali richieste di informazioni che ha ricevuto dalle autorità di vigilanza sul mercato in relazione ad attività di valutazione della conformità;
 - d) su richiesta, delle attività di valutazione della conformità eseguite nell'ambito della notifica e di qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

In relazione al punto a) è informata anche la pertinente autorità nazionale di sicurezza.

2. L'organismo notificato fornisce le pertinenti informazioni sulle questioni relative ai risultati negativi e, su richiesta, ai risultati positivi della valutazione della conformità agli altri organismi notificati ai sensi della presente direttiva che svolgono analoghe attività di valutazione della conformità sugli stessi prodotti.
3. L'organismo notificato fornisce all'Agenzia gli attestati di verifica «CE» dei sottosistemi, i certificati «CE» di conformità dei componenti di interoperabilità e gli attestati «CE» di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità.

Articolo 40

Scambio di esperienze

La Commissione provvede all'organizzazione di uno scambio di esperienze tra le autorità nazionali degli Stati membri responsabili della politica di notifica.

Articolo 41
Coordinamento degli organismi notificati

La Commissione provvede a che siano predisposti un coordinamento e una cooperazione appropriati tra gli organismi notificati a norma della presente direttiva e che essi si esplichino adeguatamente sotto forma di gruppo settoriale di organismi notificati. L'Agenzia sostiene le attività degli organismi notificati in conformità all'articolo 20 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie].

Gli Stati membri provvedono a che gli organismi da essi notificati partecipino ai lavori di detto gruppo, direttamente o mediante rappresentanti all'uopo designati.

Articolo 41 bis
Organismi designati

1. I requisiti relativi agli organismi di valutazione della conformità di cui agli articoli da 27 a 31 si applicano altresì agli organismi designati a norma dell'articolo 15, paragrafo 6 *ter*, eccettuati i casi seguenti:
 - a) le competenze richieste al suo personale ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 1, lettera c), quando l'organismo designato è in possesso di una conoscenza e di una comprensione adeguate della normativa nazionale;
 - b) i documenti da tenere a disposizione dell'autorità di notifica a norma dell'articolo 31, paragrafo 4 includono quelli relativi ai lavori realizzati da affiliate o subappaltatori in relazione alle pertinenti norme nazionali.
2. Gli obblighi operativi di cui all'articolo 38 si applicano anche agli organismi designati a norma dell'articolo 15, paragrafo 6 *ter*, eccetto quando tali obblighi si riferiscono a norme nazionali invece delle STI.
3. L'obbligo di informazione di cui all'articolo 39, paragrafo 1, si applica altresì agli organismi designati che di conseguenza informano gli Stati membri.

CAPO VII

REGISTRI

Articolo 42

Sistema di numerazione dei veicoli

1. [...]
2. Al momento della registrazione l'autorità competente dello Stato membro di registrazione attribuisce al veicolo un numero europeo del veicolo (NEV) in conformità dell'articolo 20 *bis*. Il veicolo è contrassegnato con il NEV che gli è attribuito.
3. Le specifiche del NEV sono descritte nelle misure di cui all'articolo 43, paragrafo 2.
4. Ad ogni veicolo è attribuito un solo NEV, salvo disposizione contraria delle misure di cui all'articolo 43, paragrafo 2.
5. In deroga al paragrafo 2, nel caso di veicoli utilizzati o destinati ad essere utilizzati da o verso paesi terzi il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.

Articolo 43

Registri nazionali dei veicoli

1. Ciascuno Stato membro tiene un registro nazionale dei veicoli. Il registro soddisfa i criteri seguenti:
 - a) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo 2;
 - b) è tenuto aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;

- c) è accessibile alle autorità nazionali di sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva [xx sulla sicurezza delle ferrovie], nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai sensi degli articoli 55 e 56 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico¹⁴, all'Agenzia, alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e alle persone o organizzazioni che immatricolano veicoli o che figurano nel registro.
2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni per i registri nazionali dei veicoli concernenti contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.
 3. Il titolare dell'immatricolazione comunica immediatamente allo Stato membro in cui il veicolo è stato registrato qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro nazionale dei veicoli, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso.
 4. Fintantoché i registri nazionali dei veicoli degli Stati membri non sono collegati, in conformità della specifica di cui al paragrafo 2, ciascuno Stato membro aggiorna il proprio registro inserendovi le modifiche apportate da un altro Stato membro al suo registro, limitatamente ai dati che lo riguardano. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi indebiti per gli Stati membri e le parti interessate, la Commissione può adottare una specifica per un registro europeo dei veicoli che si sostituirebbe gradualmente ai registri nazionali dei veicoli. Tale specifica include, mediante atti di esecuzione, contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati nonché fasi della migrazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

¹⁴ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

5. Nel caso di veicoli autorizzati per la prima volta in un paese terzo e successivamente impiegati in uno Stato membro, tale Stato membro assicura che i dati sul veicolo, inclusi almeno i dati relativi al detentore del veicolo, al soggetto responsabile della manutenzione e le restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo, possano essere ricercati tramite il registro nazionale dei veicoli o in virtù delle disposizioni di un accordo internazionale.

Articolo 44

Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

1. L'Agenzia istituisce e tiene un registro delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato rilasciate a norma dell'articolo 22. Il registro soddisfa i criteri seguenti:
 - a) è pubblico ed accessibile per via elettronica;
 - b) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo 2;
 - c) è collegato con tutti i registri nazionali dei veicoli.
2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni per il registro dei tipi di veicoli autorizzati su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

Articolo 45

Registro dell'infrastruttura

1. Ciascuno Stato membro garantisce la pubblicazione di un registro dell'infrastruttura, che indica i valori parametrici di rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati.
2. I valori parametrici iscritti nel registro dell'infrastruttura sono considerati in combinazione con i valori parametrici riportati nell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato per verificare la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete.

3. Il registro dell'infrastruttura può prevedere condizioni di utilizzazione degli impianti fissi ed altre restrizioni.
4. Ciascuno Stato membro aggiorna il registro dell'infrastruttura a norma del paragrafo 6 del presente articolo.
5. [...]
6. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

CAPO VIII

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 46

Esercizio della delega

[...]

Articolo 47

Procedura d'urgenza

[...]

Articolo 48

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.
4. [...]

Articolo 49

Motivazione

Ogni decisione presa in applicazione della presente direttiva e concernente la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, la verifica dei sottosistemi facenti parte del sistema ferroviario nonché in applicazione degli articoli 6, 11 e 16 , è motivata in modo preciso. Essa è notificata all'interessato al più presto, con l'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalla normativa in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro i quali tali mezzi devono essere esperiti.

Articolo 50

Relazioni e informazione

1. Al più tardi tre anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva la Commissione riferisce sui progressi ottenuti nella preparazione del rafforzamento del ruolo dell'Agenzia ai sensi della presente direttiva. In aggiunta ogni tre anni, e per la prima volta tre anni dopo la fine del periodo transitorio di cui all'articolo 51, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario e nel funzionamento dell'Agenzia in tale contesto. Detta relazione contiene anche una valutazione dell'attuazione e dell'uso dei registri a norma del capo VII, un'analisi dei casi previsti all'articolo 7 e dell'applicazione del capo V, che valuta in particolare il funzionamento degli accordi di cooperazione conclusi tra l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza. Ai fini della prima relazione dopo la fine del periodo transitorio, la Commissione svolge consultazioni approfondite con le pertinenti parti interessate e stabilisce un programma per permettere la valutazione dei progressi. Se opportuno alla luce dell'analisi suddetta la Commissione propone misure legislative incluso per il ruolo futuro dell'Agenzia nel rafforzamento dell'interoperabilità.

- 1 *bis*. Al più tardi diciotto mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sulle misure prese ai fini dei seguenti obiettivi:

- l'obbligo per i fabbricanti di contrassegnare con un codice di identificazione i componenti critici per la sicurezza che circolano sulle reti ferroviarie europee. Il codice di identificazione indica chiaramente il componente, il nome del fabbricante e i dati di produzione significativi;
 - la completa tracciabilità di detti componenti critici per la sicurezza, la tracciabilità delle relative attività di manutenzione e l'identificazione della relativa vita operativa; nonché
 - l'individuazione di principi comuni obbligatori per la manutenzione di detti componenti.
2. L'Agenzia elabora e aggiorna periodicamente uno strumento capace di fornire, su richiesta di uno Stato membro o della Commissione, una panoramica del livello di interoperabilità del sistema ferroviario. Tale strumento si avvale delle informazioni incluse nei registri previsti al capo VII.

Articolo 51

Regime transitorio per l'utilizzazione dei veicoli

1. Gli Stati membri possono continuare a applicare le disposizioni del capo V della direttiva 2008/57/CE fino a cinque anni dopo la data di entrata in vigore.
2. Le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli rilasciate ai sensi del paragrafo 1 e tutte le altre autorizzazioni rilasciate prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali, in particolare il RIC (regolamento internazionale carrozze) e il RIV (regolamento internazionale veicoli), restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate.
3. Per poter essere utilizzato su una o più reti non contemplate dall'autorizzazione preesistente, il veicolo la cui messa in servizio è autorizzata a norma dei paragrafi 1 e 2 deve ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato. L'immissione sul mercato su tali reti supplementari è subordinata al rispetto dell'articolo 20.

Articolo 52

Altre disposizioni transitorie

Gli allegati IV, V, VI, VII e IX della direttiva 2008/57/CE si applicano fino alla data di applicazione dei corrispondenti atti di esecuzione di cui all'articolo 9, paragrafo 2 *bis*, all'articolo 15, paragrafo 7, all'articolo 14, paragrafo 8 e all'articolo 7, paragrafo 3 *bis*, della presente direttiva.

Articolo 53

Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, in conformità all'articolo 15 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie], ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Se del caso tali raccomandazioni e pareri sono presi in considerazione nell'elaborazione degli atti di esecuzione adottati ai sensi della presente direttiva.

Articolo 54

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi agli articoli [...] ¹⁵ entro cinque anni dopo la data di entrata in vigore. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali misure.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva, contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti, devono essere intesi come riferimenti fatti alla presente direttiva. Le modalità di tale riferimento e la formulazione di tale indicazione sono decise dagli Stati membri.

¹⁵ Riferimenti da adattare in una fase successiva nel contesto della revisione giuridico-linguistica.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.
3. Gli obblighi di recepimento e applicazione dell'articolo 13, dell'articolo 14, paragrafi da 1 a 7, dell'articolo 15, paragrafi da 1 a 6, degli articoli da 17 a 21, degli articoli 22 *bis*, 41 *bis*, 42 e 43, dell'articolo 45, paragrafi da 1 a 5, e dell'articolo 51 della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non è istituito un sistema ferroviario nel loro rispettivo territorio¹⁶.

Tuttavia, non appena un organismo pubblico o privato presenta una domanda ufficiale di costruire una linea ferroviaria in vista del suo esercizio da parte di una o più imprese ferroviarie, lo Stato membro interessato adotta la legislazione atta ad applicare gli articoli di cui al primo comma entro due anni dalla ricezione della domanda.

Articolo 55

Abrogazione

La direttiva 2008/57/CE, modificata dalle direttive elencate nell'allegato IV, parte A, è abrogata a decorrere da cinque anni dopo la data di entrata in vigore, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nella legislazione nazionale delle direttive indicati nell'allegato IV, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato V.

¹⁶ Riferimenti di questo paragrafo da adattare in una fase successiva nel contesto della revisione giuridico-linguistica.

Articolo 56
Entrata in vigore

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

Gli articoli da 3 a 10, l'articolo 11, paragrafi 2, 3 e 4, e gli articoli 12 e 16 si applicano a decorrere da cinque anni dopo la data di entrata in vigore.

Articolo 57
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

Elementi del sistema ferroviario dell'Unione

1. Rete

Ai fini della presente direttiva, la rete dell'Unione comprende:

- le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h;
- le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h;
- le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Questa categoria comprende anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminal, ai depositi ecc. che sono percorsi a velocità convenzionale dal materiale rotabile ad alta velocità;
- le linee convenzionali previste per il traffico «passeggeri»;
- le linee convenzionali previste per il traffico misto (passeggeri e merci);
- le linee convenzionali previste per il traffico «merci»;
- i nodi «passeggeri»;
- i nodi merci, compresi i terminali intermodali;
- le linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

La rete di cui sopra comprende i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione, gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti per il trasporto di passeggeri su lunga distanza e il trasporto di merci su tale rete, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

2. Veicoli

Ai fini della presente direttiva, i veicoli dell'Unione comprendono tutti i veicoli atti a circolare su tutta o parte della rete dell'Unione:

- locomotive e materiale rotabile per passeggeri, comprese le macchine di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici, le vetture passeggeri;
- carri merci, compresi i veicoli progettati per il trasporto di autocarri;
- veicoli speciali, quali le macchine su rotaie.

Detti veicoli includono quelli specialmente progettati per circolare su diversi tipi di linee ad alta velocità di cui al punto 1.

SOTTOSISTEMI

1. *Elenco dei sottosistemi*

Ai fini della presente direttiva, il sistema che costituisce il sistema ferroviario può essere suddiviso nei seguenti sottosistemi corrispondenti a:

- a) settori di natura strutturale:
 - infrastrutture,
 - energia,
 - controllo-comando e segnalamento a terra,
 - controllo-comando e segnalamento di bordo,
 - materiale rotabile.

- b) settori di natura funzionale:
 - esercizio e gestione del traffico,
 - manutenzione,
 - applicazioni telematiche per i servizi passeggeri e merci.

2. *Descrizione dei sottosistemi*

Per ciascun sottosistema o parte di sottosistema, l'elenco degli elementi e degli aspetti legati all'interoperabilità è proposto dall'Agenzia al momento dell'elaborazione del progetto di STI corrispondente. Senza pregiudicare la determinazione di questi aspetti o dei componenti di interoperabilità, né l'ordine secondo cui i sottosistemi saranno soggetti a STI, i sottosistemi comprendono quanto segue:

2.1. Infrastrutture

Le strade ferrate, l'insieme dei binari, i passaggi a livello, le opere di ingegneria (ponti, gallerie, ecc.), gli elementi delle stazioni collegati all'uso ferroviario (tra cui accessi, marciapiedi, zone di accesso, zone di servizio, servizi igienici e sistemi informativi e i relativi elementi di accessibilità per le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità), le apparecchiature di sicurezza e di protezione.

2.2. Energia

Il sistema di elettrificazione incluso il materiale aereo, l'apparecchiatura a terra di misurazione e di imposizione dei canoni del consumo di energia elettrica.

2.3. Controllo-comando e segnalamento a terra

Tutte le apparecchiature a terra necessarie per garantire la sicurezza, il comando ed il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete.

2.4. Controllo-comando e segnalamento di bordo

Tutte le apparecchiature di bordo necessarie per garantire la sicurezza, il comando ed il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete.

2.5. Esercizio e gestione del traffico

Le procedure e le relative apparecchiature che permettono di garantire un esercizio coerente dei vari sottosistemi strutturali, sia durante il funzionamento normale che in caso di funzionamento irregolare, comprese la composizione e la guida dei treni, la pianificazione e la gestione del traffico.

Le qualifiche professionali necessarie per assicurare tutti i tipi di servizi ferroviari.

2.6. Applicazioni telematiche

In linea con l'allegato I, questo sottosistema comprende due parti:

- a) le applicazioni per i passeggeri, compresi i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione, i sistemi di pagamento, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni e con altri modi di trasporto;
- b) le applicazioni per il trasporto merci, compresi i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione, la gestione delle coincidenze con altri modi di trasporto, la produzione dei documenti elettronici di accompagnamento.

2.7. Materiale rotabile

La struttura, il sistema di comando e controllo dell'insieme delle apparecchiature del treno, i dispositivi di captazione di corrente elettrica, le apparecchiature di trazione e di trasformazione dell'energia, l'apparecchiatura di bordo per la misurazione e l'imposizione dei canoni del consumo di energia elettrica, di frenatura, di agganciamento, gli organi di rotolamento (carrelli, assi) e la sospensione, le porte, le interfacce persona/macchina (macchinista, personale a bordo, passeggeri, compresi gli elementi di accessibilità per le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità), i dispositivi di sicurezza passivi o attivi, i dispositivi necessari per la salute dei passeggeri e del personale a bordo.

2.8. Manutenzione

Le procedure, le apparecchiature associate, gli impianti logistici di manutenzione, le riserve che permettono di garantire le operazioni di manutenzione correttiva e preventiva a carattere obbligatorio, previste per garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario e le prestazioni necessarie.

REQUISITI ESSENZIALI

1. Requisiti di portata generale

1.1. Sicurezza

1.1.1. La progettazione, la costruzione o l'assemblaggio, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.

1.1.2. I parametri legati al contatto ruota-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata. I parametri delle apparecchiature di frenatura devono garantire che sia possibile l'arresto nella distanza di frenata prevista alla velocità massima autorizzata.

1.1.3. I componenti adoperati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di esercizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.

1.1.4. La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono essere fatte allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.

1.1.5. I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere l'utilizzazione sicura dei dispositivi né la salute o la sicurezza degli utenti se usati in modo prevedibile sebbene non conforme alle istruzioni indicate.

1.2. Affidabilità e disponibilità

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

1.3. Salute

1.3.1. I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.

1.3.2. La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4. Protezione dell'ambiente

1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario deve essere valutato e considerato al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni dell'Unione vigenti.

1.4.2. I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.

1.4.3. Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.4.4. L'esercizio del sistema ferroviario deve rispettare la normativa esistente in materia di rumore.

1.4.5. L'esercizio del sistema ferroviario non deve provocare nel suolo un livello di vibrazioni inaccettabile per le attività e l'ambiente attraversato nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

1.5. Compatibilità tecnica

Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario. Questo requisito include l'integrazione sicura del sottosistema del veicolo con le infrastrutture.

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

1.6. Accessibilità

1.6.1. I sottosistemi "infrastrutture" e "materiale rotabile" devono essere accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, in modo da garantire l'accesso a pari condizioni con gli altri passeggeri impedendo o rimuovendo gli ostacoli e attraverso altre misure adeguate. Ciò comprende la progettazione, la costruzione, il rinnovo, l'ammodernamento, la manutenzione e la gestione delle pertinenti parti dei sottosistemi cui il pubblico ha accesso.

1.6.2. I sottosistemi "esercizio" e "applicazioni telematiche per i passeggeri" devono offrire la funzionalità necessaria per facilitare l'accesso alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, in modo da garantire l'accesso a pari condizioni con gli altri passeggeri impedendo o rimuovendo gli ostacoli e attraverso altre misure adeguate.

2. Requisiti particolari di ogni sottosistema

2.1. Infrastrutture

2.1.1. Sicurezza

Si devono prendere disposizioni adeguate per evitare l'accesso o le intrusioni indesiderate negli impianti.

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

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

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie e sui viadotti di grande lunghezza.

2.1.2. Accessibilità

2.1.2.1. I sottosistemi "infrastrutture" cui il pubblico ha accesso devono essere accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta conformemente al punto 1.6.

2.2. Energia

2.2.1. Sicurezza

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

2.2.2. Protezione dell'ambiente

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

2.2.3. Compatibilità tecnica

I sistemi di alimentazione di energia elettrica/termica usati devono:

- permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate,
- nel caso dei sistemi di alimentazione di energia elettrica, essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

2.3. Controllo-comando e segnalamento

2.3.1. Sicurezza

Gli impianti e le operazioni di controllo-comando e segnalamento utilizzati devono consentire una circolazione dei treni che presenti il livello di sicurezza corrispondente agli obiettivi stabiliti sulla rete. I sistemi di controllo-comando e segnalamento devono continuare a consentire la circolazione sicura dei treni autorizzati a viaggiare in situazioni degradate specifiche.

2.3.2. Compatibilità tecnica

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

Le apparecchiature di controllo-comando e segnalamento installate nei posti di guida dei treni devono permettere un esercizio normale, nelle condizioni specificate, sul sistema ferroviario.

2.4. Materiale rotabile

2.4.1. Sicurezza

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

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

Le tecniche di frenatura e le sollecitazioni esercitate devono essere compatibili con la progettazione dei binari, delle opere di ingegneria e dei sistemi di segnalamento.

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

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

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

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

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

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

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

2.4.2. Affidabilità e disponibilità

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

2.4.3. Compatibilità tecnica

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

Nel caso della trazione elettrica, le caratteristiche dei dispositivi di captazione di corrente devono permettere la circolazione dei treni con i sistemi di alimentazione di energia del sistema ferroviario.

Le caratteristiche del materiale rotabile devono permetterne la circolazione su tutte le linee su cui è prevista, tenendo conto delle pertinenti condizioni climatiche.

2.4.4. Controllo

I treni devono essere equipaggiati con un dispositivo di registrazione. I dati raccolti da tale dispositivo e il trattamento delle informazioni devono essere armonizzati.

2.4.5. Accessibilità

2.4.5.1. I sottosistemi “materiale rotabile” cui il pubblico ha accesso devono essere accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta conformemente al punto 1.6.

2.5. Manutenzione

2.5.1. Salute e sicurezza

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri devono garantire l'esercizio sicuro del sottosistema in questione e non rappresentare un pericolo per la salute e la sicurezza.

2.5.2. Protezione dell'ambiente

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

2.5.3. Compatibilità tecnica

Gli impianti di manutenzione per il materiale rotabile devono consentire lo svolgimento delle operazioni di sicurezza, igiene e comfort su tutto il materiale per il quale sono stati progettati.

2.6. Esercizio e gestione del traffico

2.6.1. Sicurezza

L'uniformazione delle norme operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello dei centri di controllo devono garantire un esercizio sicuro, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

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

2.6.2. Affidabilità e disponibilità

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

2.6.3. Compatibilità tecnica

L'uniformazione delle norme operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione deve garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

2.6.4. Accessibilità

2.6.4.1. Si devono prendere disposizioni adeguate per garantire che le norme operative offrano la funzionalità necessaria per assicurare l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità.

2.7. Applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci

2.7.1. Compatibilità tecnica

I requisiti essenziali nei campi delle applicazioni telematiche che garantiscono una qualità di servizio minimo ai viaggiatori e ai clienti del comparto merci concernono più particolarmente la compatibilità tecnica.

Bisogna garantire per queste applicazioni:

- che le banche dati, il software e i protocolli di comunicazione dati siano sviluppati in modo da garantire massime possibilità di scambio dati sia tra applicazioni diverse che tra operatori diversi, con le esclusioni dei dati commerciali di carattere riservato,
- un accesso agevole alle informazioni per gli utenti.

2.7.2. Affidabilità e disponibilità

I modi di uso, gestione, aggiornamento e manutenzione di queste basi di dati, software e protocolli di comunicazione dati devono garantire l'efficacia di questi sistemi e la qualità del servizio.

2.7.3. Salute

Le interfacce di questi sistemi con l'utenza devono rispettare le norme minime in materia di ergonomia e protezione della salute.

2.7.4. Sicurezza

Devono essere garantiti sufficienti livelli d'integrità e attendibilità per la conservazione o la trasmissione di informazioni inerenti alla sicurezza.

2.7.5. Accessibilità

2.7.5.1. Si devono prendere disposizioni adeguate per garantire che i sottosistemi "applicazioni telematiche per i passeggeri" offrano la funzionalità necessaria per assicurare l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità.

PARTE A

Direttive abrogate

ed elenco delle modificazioni successive

(di cui all'articolo 55)

Direttiva 2008/57/CE	(GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.)
Direttiva 2009/131/CE	(GU L 273 del 17.10.2009, pag. 12.)
Direttiva 2011/18/UE	(GU L 57 del 2.3.2011, pag. 21.)

PARTE B

Termini per il recepimento nella legislazione nazionale

(di cui all'articolo 55)

Direttiva	Termine ultimo per il recepimento
2008/57/CE	19 luglio 2010
2009/131/CE	19 luglio 2010
2011/18/UE	31 dicembre 2011

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 2008/57/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, lettere da a) a z)	Articolo 2, punti da 1 a 24
-----	Articolo 2, punti da 25 a 41
Articolo 3	-----
Articolo 4	Articolo 3
Articolo 5, paragrafi da 1 a 3, lettera g)	Articolo 4, paragrafi da 1 a 3, lettera g)
-----	Articolo 4, paragrafo 3, lettere h) e i)
Articolo 5, punti da 4 a 8	Articolo 4, punti da 4 a 8
Articolo 6	Articolo 5
Articolo 7	Articolo 6
Articolo 8	-----
Articolo 9	Articolo 7
Articolo 10	Articolo 8
Articolo 11	Articolo 9
Articolo 12	-----
Articolo 13	Articolo 10
Articolo 14	Articolo 11

Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 18, paragrafo 3 e articolo 19, paragrafo 2
Articolo 15, paragrafi 2 e 3	-----
Articolo 16	Articolo 12
Articolo 17	Articoli 13 e 14
Articolo 18	Articolo 15
Articolo 19	Articolo 16
-----	Articolo 17
-----	Articolo 18 (tranne il paragrafo 3)
-----	Articoli 19 e 20
Articolo 20	-----
Articolo 21	Articolo 21
Articoli da 22 a 25	-----
Articolo 26	Articolo 22
Articolo 27	Articolo 14, paragrafo 8
Articolo 28 e allegato VIII	Articoli da 23 a 41
Articolo 29	Articolo 48
Articoli 30 e 31	-----
Articolo 32	Articolo 42
Articolo 33	Articolo 43
Articolo 34	Articolo 44

Articolo 35	Articolo 45
Articolo 36	-----
-----	Articoli 46 e 47
Articolo 37	Articolo 49
Articolo 38	Articolo 54
Articolo 39	Articolo 50
-----	Articoli 51 e 52
-----	Articolo 53
Articolo 40	Articolo 55
Articolo 41	Articolo 56
Articolo 42	Articolo 57
Allegati da I a III	Allegati da I a III
Allegato IV	Articolo 8, paragrafo 2
Allegati V e VI	Articolo 15, paragrafo 7
Allegato VII	Articolo 14, paragrafo 8
Allegato VIII	Articoli 27, 28 e 29
Allegato IX	Articolo 7, paragrafo 3
Allegato X	Allegato IV
Allegato XI	Allegato V