

## I

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria)

## DIRETTIVE

## DIRETTIVA 2008/57/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 17 giugno 2008

relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità <sup>(3)</sup>, e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale <sup>(4)</sup>, hanno subito modifiche sostanziali con la

direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup>. Poiché sono inserite nuove modifiche, è opportuno procedere alla rifusione delle direttive in questione per favorirne la chiarezza e riunire le disposizioni in un unico testo per una maggiore semplificazione.

(2) Per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, 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 155 del trattato.

(3) Con la firma del protocollo adottato a Kyoto il 12 dicembre 1997 l'Unione europea si è impegnata a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra. Tali obiettivi richiedono un riequilibrio modale e, quindi, una maggiore competitività del trasporto ferroviario.

(4) La strategia della Comunità per l'integrazione delle esigenze ambientali e dello sviluppo sostenibile nella sua politica dei trasporti rammenta la necessità di operare per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti.

<sup>(1)</sup> GU C 256 del 27.10.2007, pag. 39.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo dell'11 dicembre 2007 e decisione del Consiglio del 14 maggio 2008.

<sup>(3)</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione (GU L 141 del 2.6.2007, pag. 63).

<sup>(4)</sup> GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE.

<sup>(5)</sup> Direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114); rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 40.

- (5) 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.
- (6) Gli Stati membri sono tenuti a controllare il rispetto delle norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie in generale al momento della progettazione, della costruzione, della messa in servizio e durante l'esercizio.
- (7) Le normative nazionali, i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicati dalle ferrovie presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e prescrivono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Questa situazione ostacola soprattutto la circolazione dei treni in buone condizioni su tutto il territorio comunitario.
- (8) Con il passare degli anni questa situazione ha creato stretti legami tra le industrie ferroviarie nazionali e le ferrovie nazionali, a detrimento dell'apertura effettiva dei mercati. Tali industrie, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, necessitano di un mercato europeo aperto e concorrenziale.
- (9) È opportuno pertanto definire per tutta la Comunità requisiti essenziali da applicare al suo sistema ferroviario.
- (10) Per realizzare questi obiettivi il Consiglio ha adottato una prima misura il 23 luglio 1996 con l'adozione della direttiva 96/48/CE. Successivamente, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2001/16/CE.
- (11) L'entrata in vigore della direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie <sup>(1)</sup>, della direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CEE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie <sup>(2)</sup> e della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza <sup>(3)</sup>, ha inciso sulla realizzazione dell'interoperabilità. L'estensione dei diritti di accesso, come per altri modi di trasporto, dovrebbe procedere parallelamente alla realizzazione delle necessarie misure in materia di armonizzazione. Di conseguenza, è necessario realizzare l'interoperabilità su tutta la rete, estendendo progressivamente l'ambito di applicazione geografico della direttiva 2001/16/CE. Occorre inoltre estendere la base giuridica della direttiva 2001/16/CE all'articolo 71 del trattato, su cui si fonda la direttiva 2001/12/CE.
- (12) 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, occorrerebbe chiaramente distinguere tra le norme o parti di norme che è indispensabile rendere obbligatorie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva e le norme «armonizzate» che sono state elaborate in base al nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione.
- (13) In linea generale, le specifiche europee sono sviluppate in base al nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione. Esse consentono di beneficiare di una presunzione di conformità rispetto a determinati requisiti essenziali della presente direttiva, soprattutto nel caso dei componenti di interoperabilità e delle interfacce. Queste specifiche europee, o le parti di esse applicabili, non sono obbligatorie e non è necessario alcun riferimento esplicito a dette specifiche nelle STI. I riferimenti delle specifiche europee sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Gli Stati membri pubblicano i riferimenti delle norme nazionali che recepiscono le norme europee.
- (14) In alcuni casi, qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire gli obiettivi della presente direttiva, le STI possono fare esplicito riferimento a norme o specifiche europee. Ciò comporta alcune conseguenze, che occorre precisare. In particolare, queste norme o specifiche europee diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile.
- (15) È una STI a fissare tutte le condizioni che un componente di interoperabilità deve soddisfare, nonché la procedura da seguire per la valutazione della conformità. Occorre inoltre precisare che ogni componente deve essere sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nelle STI ed essere munito del relativo certificato.
- (16) Nello sviluppare nuove STI lo scopo dovrebbe essere sempre quello di assicurare la compatibilità con l'attuale sistema autorizzato. Ciò contribuirà a favorire la competitività del trasporto ferroviario e ad evitare i costi aggiuntivi connessi all'obbligo di ristrutturare o rinnovare i sottosistemi autorizzati esistenti per garantire la retrocompatibilità. Nei casi eccezionali in cui non sia possibile assicurare la

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

<sup>(2)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.

<sup>(3)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/58/CE (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44).

compatibilità, le STI possono definire il quadro necessario per decidere se i sottosistemi esistenti dovranno essere nuovamente autorizzati e fissare le corrispondenti scadenze.

- (17) Per motivi di sicurezza, è necessario chiedere agli Stati membri di attribuire un codice di identificazione a ciascun veicolo messo in servizio. Il veicolo dovrebbe poi essere iscritto in un registro di immatricolazione nazionale. I registri nazionali dovrebbero essere accessibili a tutti gli Stati membri così come ad alcuni operatori economici della Comunità 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.
- (18) È opportuno precisare il trattamento da riservare ai requisiti essenziali applicabili a un sottosistema non ancora oggetto di specifiche esaustive nella corrispondente STI. In questo caso è opportuno che gli organismi incaricati delle procedure di valutazione di conformità e di verifica siano gli organismi notificati di cui all'articolo 20 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.
- (19) La distinzione fra sistema ferroviario ad alta velocità e sistema ferroviario convenzionale non giustifica l'esistenza di due direttive distinte. Le procedure di sviluppo delle STI sono identiche per entrambi i sistemi, così come le procedure da rispettare per la certificazione dei componenti di interoperabilità e dei sottosistemi. I requisiti essenziali sono praticamente identici, così come la suddivisione del sistema in sottosistemi che dovrebbero essere oggetto di specifiche tecniche. D'altro lato, visto che i treni dovrebbero poter circolare liberamente sulla rete ad alta velocità e sulla rete convenzionale, le specifiche tecniche dei due sistemi coincidono in larga misura. I lavori di sviluppo delle STI hanno mostrato d'altronde che, per determinati sottosistemi, un'unica STI può servire i due sistemi. È quindi opportuno integrare le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.
- (20) La direttiva 2004/50/CE prevedeva un'estensione progressiva dell'ambito di applicazione della direttiva 2001/16/CE in funzione dell'adozione delle nuove STI o della revisione di quelle esistenti. L'ambito di applicazione della presente direttiva riguarda, al momento dell'entrata in vigore, le reti transeuropee convenzionali e ad alta velocità così come sono definite nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti<sup>(1)</sup>, nonché i veicoli idonei a circolare sulle reti in questione. L'ambito di applicazione sarà progressivamente esteso a tutta la rete e a tutti i veicoli a condizione che una valutazione dell'impatto ne dimostri l'interesse economico.
- (21) 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.
- (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 occorre fare in modo di non penalizzare economicamente la ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto.
- (23) Nelle risoluzioni legislative del 10 marzo 1999 sul pacchetto ferroviario il Parlamento europeo ha chiesto che l'apertura graduale del settore ferroviario vada di pari passo con misure di armonizzazione tecnica quanto più rapide ed efficaci possibile.
- (24) Il Consiglio, nella riunione del 6 ottobre 1999, ha chiesto alla Commissione di proporre una strategia per migliorare l'interoperabilità dei trasporti ferroviari e ridurre le strozzature in modo da eliminare rapidamente gli ostacoli di natura tecnica, amministrativa ed economica all'interoperabilità delle reti, pur garantendo un elevato livello di sicurezza e la formazione e la qualificazione del personale interessato.
- (25) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie<sup>(2)</sup>, implica che le imprese ferroviarie dovrebbero avere un maggiore accesso alle reti ferroviarie degli Stati membri, il che richiede pertanto l'interoperabilità delle infrastrutture, delle apparecchiature, del materiale rotabile e dei sistemi di gestione e di funzionamento, comprese le qualifiche professionali e le condizioni d'igiene e di sicurezza sul lavoro del personale necessarie per il funzionamento e la manutenzione dei sottosistemi menzionati nonché per l'attuazione di ogni STI. Tuttavia, la presente direttiva non mira a realizzare, direttamente o indirettamente, l'armonizzazione delle condizioni di lavoro nel settore ferroviario.
- (26) 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, 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, per tutta la Comunità, 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

<sup>(1)</sup> GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

<sup>(2)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/58/CE.

- 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, da più parti di altri sottosistemi (principalmente la parte caricata a bordo del sottosistema «controllo-comando e segnalamento» e la parte caricata a bordo del sottosistema «energia»).
- (27) È opportuno che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario non crei ostacoli ingiustificati, dal punto di vista del rapporto costi-benefici, al mantenimento della coerenza della rete ferroviaria esistente in ogni Stato membro, pur sforzandosi di conservare l'obiettivo dell'interoperabilità.
- (28) Le STI hanno un impatto anche sulle condizioni di utilizzo del trasporto ferroviario da parte degli utenti e, quindi, occorre consultarli sugli aspetti che li riguardano.
- (29) È opportuno consentire, in casi particolari, che lo Stato membro interessato non applichi determinate STI e prevedere procedure volte a garantire che tali deroghe siano giustificate. L'articolo 155 del trattato prescrive che l'azione della Comunità nel settore della interoperabilità tenga conto della potenziale validità economica dei progetti.
- (30) 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.
- (31) È opportuno sfruttare l'interoperabilità del sistema ferroviario, per quanto riguarda in particolare il trasporto di merci, per realizzare le condizioni di una migliore interoperabilità intermodale.
- (32) Per soddisfare le disposizioni appropriate relative alle procedure di appalto nel settore ferroviario e, in particolare, la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup>, gli enti appaltanti dovrebbero includere le specifiche tecniche nei documenti generali o nei capitolati d'onere propri di ogni appalto. È necessario creare un insieme di specifiche europee che servano da riferimento a queste specifiche tecniche.
- (33) Un sistema internazionale di normalizzazione in grado di produrre norme effettivamente utilizzate dai partner del commercio internazionale e che soddisfino le esigenze della politica comunitaria presenta un interesse per la Comunità.
- Di conseguenza, è necessario che gli organismi europei di normalizzazione proseguano la loro cooperazione con le organizzazioni internazionali di normalizzazione.
- (34) Gli enti appaltanti definiscono le specifiche supplementari necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme. È importante che queste specifiche soddisfino i requisiti essenziali armonizzati a livello comunitario cui deve rispondere il sistema ferroviario.
- (35) È necessario basare le procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti sull'uso dei moduli oggetto della decisione 93/465/CEE del Consiglio<sup>(2)</sup>. Occorre elaborare per quanto possibile, onde favorire lo sviluppo delle industrie interessate, le procedure basate sul sistema garanzia di qualità.
- (36) 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 comunitario. La valutazione dell'idoneità all'impiego si applica 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.
- (37) I fabbricanti hanno comunque l'obbligo di apporre, per alcuni componenti, la marcatura «CE» che ne attesti la conformità ad altre disposizioni comunitarie pertinenti.
- (38) Quando una STI entra in vigore, un certo numero di componenti di interoperabilità sono già sul mercato. È necessario prevedere un periodo di transizione affinché questi componenti possano essere integrati in un sottosistema anche se non sono strettamente conformi alla STI in questione.
- (39) Occorre assoggettare i sottosistemi alla base del sistema ferroviario ad una procedura di verifica per consentire alle autorità responsabili che autorizzano la messa in servizio di accertarsi che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio il risultato sia conforme alle disposizioni regolamentari, tecniche ed operative applicabili. Ciò deve anche consentire ai fabbricanti di poter fare affidamento su una parità di trattamento indipendentemente dal paese. Occorre quindi elaborare uno o più moduli che definiscano i principi e le condizioni della verifica «CE» dei sottosistemi.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 213/2008 della Commissione (GU L 74 del 15.3.2008, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura CE di conformità da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica (GU L 220 del 30.8.1993, pag. 23).

- (40) Dopo la messa in servizio 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 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) <sup>(1)</sup>, al gestore dell'infrastruttura o all'impresa ferroviaria, ognuno per i propri sottosistemi. Gli Stati membri possono verificare il rispetto dei requisiti in occasione del rilascio dei certificati di sicurezza e delle omologazioni di sicurezza a norma degli articoli 10 e 11 della direttiva 2004/49/CE.
- (41) Per quanto riguarda i veicoli, la procedura di messa in servizio dovrebbe essere chiarita tenendo conto della nuova definizione di «veicolo», che si compone di uno o più sottosistemi. Inoltre, poiché le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE hanno per oggetto i sottosistemi nuovi e ristrutturati e la direttiva 2004/49/CE tratta dei veicoli in uso, tutte le disposizioni concernenti l'autorizzazione della messa in servizio dei veicoli dovrebbero essere integrate nella presente direttiva. Inoltre, per facilitare la messa in servizio dei veicoli e ridurre l'onere amministrativo, è opportuno prevedere anche una procedura di autorizzazione dei tipi di veicoli. Al fine di facilitare tale procedura e permettere l'identificazione dei tipi di veicoli, l'Agenzia ferroviaria europea (in seguito denominata: l'«Agenzia») dovrebbe creare e un registro europeo dei tipi autorizzati di veicoli e tenerlo aggiornato.
- (42) L'esperienza ha dimostrato che l'applicazione di questa procedura a livello nazionale è spesso complicata e soggetta a prescrizioni nazionali disomogenee, poco trasparenti e talvolta ripetitive. Essa finisce quindi per rappresentare un serio ostacolo alla creazione di nuove imprese ferroviarie, soprattutto nel settore del trasporto merci. È opportuno pertanto adoperarsi per chiarire e semplificare le procedure di autorizzazione dei veicoli. È opportuno in primo luogo sancire il principio generale che una sola autorizzazione è sufficiente per l'intera rete ferroviaria comunitaria. In secondo luogo, la procedura di autorizzazione dei veicoli conformi alle STI dovrebbe essere più semplice e rapida che nel caso di non conformità alle STI. In terzo luogo, il principio del mutuo riconoscimento dovrebbe essere applicato quanto più possibile: quando un veicolo è stato già messo in servizio in uno Stato membro, gli altri Stati membri non dovrebbero invocare le disposizioni nazionali per imporre requisiti e verifiche superflui, salvo qualora ciò sia strettamente necessario per verificare la compatibilità tecnica del veicolo con la rete di cui trattasi. A tal fine le norme nazionali dovrebbero essere classificate e comparate in base a una check-list, onde determinare in che misura tali norme possono essere considerate equivalenti in termini di requisiti, risultati e sicurezza. In quarto luogo, è opportuno attenersi al principio della certezza giuridica circa l'esito della procedura. A tal fine, in assenza di decisione dell'autorità nazionale di sicurezza entro i termini prescritti, il richiedente dovrebbe essere autorizzato a mettere in servizio un veicolo. Tale autorizzazione è possibile solo se il veicolo è già stato autorizzato in un altro Stato membro. Inoltre, tale veicolo dovrebbe poter essere utilizzato soltanto da un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura debitamente certificato a norma della direttiva 2004/49/CE, sotto la loro piena responsabilità.
- (43) Le procedure di autorizzazione per i veicoli conformi alle STI e per quelli non conformi sono differenti. In alcuni casi la scelta della procedura potrebbe risultare non agevole. I veicoli che rientrano nella categoria di quelli conformi alle STI dovrebbero essere quelli per i quali tutti le pertinenti STI sono entrate in vigore, o quanto meno quelle sul materiale rotabile. Ciò significa che è stato previsto un numero significativo di requisiti essenziali. Ad esempio, fin quando tutte le STI tradizionali concernenti i locomotori non siano entrate in vigore, i locomotori rientrano fra i veicoli non conformi alle STI anche se in regola con altre pertinenti STI in vigore al momento della loro messa in servizio.
- (44) Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono individuati come «punti in sospenso» in un allegato della STI. Quando un veicolo conforme alle STI è già stato autorizzato in uno Stato membro, le autorizzazioni supplementari dovrebbero prendere in considerazione soltanto i punti in sospenso riguardanti la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete.
- (45) L'elenco dei parametri da controllare per la messa in servizio di veicoli non conformi alle STI è un elemento fondamentale per realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari, in particolare per quanto riguarda i veicoli esistenti. Tale elenco tiene conto dell'esperienza acquisita in un numero limitato di reti. È pertanto necessario che l'Agenzia riesamini i parametri di cui all'allegato VII e presenti alla Commissione le raccomandazioni che ritiene appropriate.
- (46) È opportuno basare la procedura di verifica sulle STI. Queste ultime sono soggette alle disposizioni dell'articolo 18 della direttiva 93/38/CEE. 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.
- (47) È opportuno che gli organismi notificati siano strutturati in modo da rispondere ai criteri che dovrebbero essere applicati a questo tipo di organismi in tutti i settori del nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di verifica della conformità, in particolare i criteri di indipendenza e competenza.

<sup>(1)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44; rettifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

- (48) Le STI saranno oggetto di revisione periodica. Qualora vengano rilevati errori, bisognerebbe istituire una procedura ad hoc rapida in modo tale da concordare in un primo momento un errata corrige provvisorio in sede di comitato e pubblicarlo poi a cura dell'Agenzia, consentendo così a tutte le parti interessate, industria e organismi e autorità notificati inclusi, di disporre tempestivamente dell'errata corrige in attesa di una revisione formale della STI da parte della Commissione. Per evitare confusione con gli errata corrige ufficiali della Commissione, si farà ricorso al termine «parere tecnico». La suddetta procedura è conforme al mandato adottato dalla Commissione nella decisione del 13 luglio 2007 relativa a un mandato di riferimento all'Agenzia ferroviaria europea per lo svolgimento di talune attività previste dalle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE. Tuttavia, qualora le STI debbano essere modificate a causa di un errore pertinente o grave, è opportuno applicare una procedura di revisione.
- (49) La definizione di «detentore» dovrebbe aderire quanto più strettamente possibile alla definizione adottata nella convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 1999. Sono numerose le entità identificabili come detentore di un veicolo: il proprietario, una società commerciale che opera con una flotta di vagoni, una società che noleggi veicoli a un'impresa ferroviaria con un'opzione d'acquisto sugli stessi da esercitarsi successivamente, l'impresa ferroviaria stessa, un gestore d'infrastruttura che utilizza veicoli per il mantenimento dell'infrastruttura, ecc. Tali entità detengono il controllo del veicolo ai fini del suo utilizzo come mezzo di trasporto da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori di infrastruttura. Per evitare ogni dubbio, il detentore dovrebbe essere chiaramente identificato nel registro di immatricolazione nazionale.
- (50) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo le procedure previste dalla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (51) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di adottare e aggiornare le STI. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (52) Ove, per imperativi motivi d'urgenza, i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo non possano essere osservati, la Commissione dovrebbe poter applicare la procedura d'urgenza prevista dall'articolo 5 bis, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE ai fini dell'adozione di misure dirette a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola con le STI o relative modifiche.
- (53) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'interoperabilità del sistema ferroviario nelle dimensioni comunitarie, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri dato che gli Stati membri singolarmente non sono in grado di adottare le disposizioni necessarie per realizzare tale interoperabilità, e può dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (54) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(2)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.
- (55) L'obbligo di recepire la presente direttiva nella legislazione nazionale dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica di fondo rispetto alle direttive precedenti. L'obbligo di recepire le disposizioni inalterate è imposto dalle direttive precedenti.
- (56) L'articolo 14 della direttiva 2004/49/CE e le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE dovrebbero essere pertanto abrogati,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### CAPO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Articolo 1

#### Scopo e ambito di applicazione

1. La presente direttiva è volta a stabilire le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario, in modo compatibile con le disposizioni della direttiva 2004/49/CE. 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. Il perseguimento di tale obiettivo dovrebbe portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di:
  - a) facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione europea e con i paesi terzi;

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

<sup>(2)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

- b) contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario nella Comunità;
- c) contribuire all'interoperabilità del sistema ferroviario nella Comunità.
3. Gli Stati membri possono escludere dalle misure adottate in attuazione della presente direttiva:
- a) metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
- 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 ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;
- c) le infrastrutture ferroviarie private nonché i veicoli utilizzati solo su tali infrastrutture, destinati ad essere utilizzati esclusivamente dai proprietari per le loro operazioni di trasporto merci;
- d) le infrastrutture e i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico.
4. L'ambito di applicazione delle STI è progressivamente esteso, a norma dell'articolo 8, a tutto il sistema ferroviario, inclusi i raccordi ferroviari di accesso ai principali servizi nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, e fatte salve le deroghe all'applicazione delle STI elencate nell'articolo 9.
- d) «rete»: linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema ferroviario;
- e) «sottosistemi»: il risultato della divisione del sistema ferroviario come indicato nell'allegato II. Tali sottosistemi, per i quali devono essere definiti requisiti essenziali, sono di natura strutturale o funzionale;
- f) «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. Il concetto di «componente» comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software;
- g) «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;
- h) «specifica europea»: una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisce una norma europea, quali definite all'allegato XXI della direttiva 2004/17/CE;
- i) «specifiche tecniche di interoperabilità» («STI»): una specifica adottata a norma della presente direttiva di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario;
- j) «organismi notificati»: gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica «CE» dei sottosistemi;

#### Articolo 2

#### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «sistema ferroviario transeuropeo»: i sistemi ferroviari convenzionale e ad alta velocità transeuropei di cui, rispettivamente, all'allegato I, punti 1 e 2;
- b) «interoperabilità»: la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate. Tale capacità si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali;
- c) «veicolo»: veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi;
- k) «parametri fondamentali»: ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e specificata nelle STI pertinenti;
- l) «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. Ciò può comprendere in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete del resto della Comunità, 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;
- m) «ristrutturazione»: lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

- n) «rinnovo»: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- o) «sistema ferroviario esistente»: l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e i veicoli di ogni categoria e origine che percorrono dette infrastrutture;
- p) «sostituzione nell'ambito di una manutenzione»: sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nel quadro di una manutenzione preventiva o correttiva;
- q) «messa in servizio»: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema o un veicolo è messo nello stato di funzionamento di progetto;
- r) «ente appaltante»: qualsiasi ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema. L'ente può essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore, oppure il concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto;
- s) «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 33: può esserne il proprietario o avere il diritto di utilizzarlo;
- t) «progetto in fase avanzata di sviluppo»: qualsiasi progetto la cui progettazione/costruzione è giunta a una fase tale che una modifica delle specifiche tecniche sarebbe inaccettabile per lo Stato membro interessato. Questa impossibilità può essere dovuta a ragioni giuridiche, contrattuali, economiche, finanziarie, sociali o ambientali, che devono essere debitamente giustificate;
- u) «norma armonizzata»: qualsiasi norma europea adottata da uno degli organismi di normalizzazione europei elencati all'allegato I della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione <sup>(1)</sup>, nell'ambito di un mandato della Commissione stabilito secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 3, della summenzionata direttiva e che, da sola o congiuntamente ad altre norme, costituisce una soluzione per il rispetto di una disposizione di legge;
- v) «autorità nazionale di sicurezza»: l'autorità preposta alla sicurezza definita all'articolo 3, lettera g), della direttiva 2004/49/CE;
- w) «tipo»: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce

l'attestato unico di esame del tipo descritto nel modulo B della decisione 93/465/CEE;

- x) «serie»: una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;
- y) «Agenzia»: l'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia) <sup>(2)</sup>;
- z) «soggetto responsabile della manutenzione»: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale.

#### Articolo 3

### Coerenza globale

1. La presente direttiva riguarda 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.

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

#### Articolo 4

### Requisiti essenziali

1. Il sistema ferroviario, i sottosistemi, i componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, devono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano.

2. Le specifiche tecniche supplementari di cui all'articolo 34 della direttiva 2004/17/CE, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nella Comunità, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

#### CAPO II

### SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

#### Articolo 5

### Oggetto delle STI

1. Ogni sottosistema è oggetto di una STI. Ove necessario, un sottosistema può essere oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi. La decisione di elaborare e/o modificare una STI e la scelta del suo ambito di applicazione tecnico e geografico richiede un mandato a norma dell'articolo 6, paragrafo 1.

<sup>(1)</sup> GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 81).

<sup>(2)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1; rettifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.



2. 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.

3. Ogni STI, ove necessario per realizzare l'obiettivo di cui all'articolo 1:

- a) definisce l'ambito di applicazione previsto (parte della rete o dei veicoli di cui all'allegato I della direttiva; sottosistema o parte del sottosistema di cui all'allegato II);
- b) precisa i requisiti essenziali per il sottosistema interessato e le loro interfacce verso gli altri sottosistemi;
- c) definisce le specifiche funzionali e tecniche che il sottosistema e le sue interfacce devono rispettare verso gli 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 93/465/CEE;
- f) indica la strategia di attuazione delle STI, precisando in particolare le tappe da superare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato delle STI;
- 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'attuazione delle STI.

4. 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 graduale delle STI e la loro osservanza consente di realizzare progressivamente l'interoperabilità del sistema ferroviario.

5. 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; una particolare attenzione è rivolta 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 3.

6. 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. Per tali aspetti si applica l'articolo 17, paragrafo 3.

7. Le STI non ostano alle decisioni degli Stati membri sull'utilizzo delle infrastrutture per la circolazione dei veicoli non contemplati dalle STI.

8. 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 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; in questo caso deve trattarsi di documenti facilmente accessibili e di dominio pubblico.

#### Articolo 6

#### **Adozione, revisione e pubblicazione di STI**

1. I progetti di STI e i relativi progetti di modifica sono elaborati dall'Agenzia su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, della presente direttiva. Essi sono elaborati a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004 e in cooperazione con i gruppi citati in detti articoli.

Le misure tese a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva, completandola con delle STI o relative modifiche, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 29, paragrafo 4.

Per imperativi motivi d'urgenza, la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 29, paragrafo 5.

2. L'Agenzia è incaricata di preparare la revisione e l'aggiornamento delle STI e di presentare alla Commissione raccomandazioni al fine di tener conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali. La Commissione informa di tali raccomandazioni il comitato di cui all'articolo 29.

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

In primo luogo, l'Agenzia individua i parametri fondamentali per la STI nonché le interfacce con gli altri sottosistemi e ogni altro caso specifico necessario. Per ciascuno di questi parametri e di queste interfacce sono presentate le soluzioni alternative più vantaggiose corredate delle giustificazioni tecniche ed economiche.

In secondo luogo, l'Agenzia elabora quindi il progetto di STI a partire da questi parametri fondamentali. Eventualmente l'Agenzia tiene conto del progresso tecnico, dei lavori di normalizzazione già effettuati, dei gruppi di lavoro già istituiti e dei lavori di ricerca riconosciuti. Al progetto di STI viene acclusa un'analisi globale dei costi e dei vantaggi prevedibili dell'attuazione delle STI; tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

4. L'elaborazione, l'adozione e la revisione di ciascuna STI (compresi i parametri fondamentali) tengono conto dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate nonché delle interfacce tra di esse, allo scopo di individuare e attuare le soluzioni più vantaggiose. Gli Stati membri partecipano a questa valutazione fornendo i dati necessari.

5. Il comitato di cui all'articolo 29 è regolarmente informato in merito ai lavori di elaborazione delle STI. Durante i lavori la Commissione può, su richiesta del comitato, 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, su richiesta di uno Stato membro, 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.

6. All'atto dell'adozione di ciascuna STI, la sua data di entrata in vigore è fissata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 29, paragrafo 4. 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.

7. 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.

L'elenco delle associazioni e delle organizzazioni da consultare è messo a punto dalla Commissione, previo parere del comitato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 29, paragrafo 2, e 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 5, paragrafo 3, lettera g).

A tal fine, le parti sociali sono consultate prima che il progetto di STI sia presentato al comitato di cui all'articolo 29 per essere adottato o riesaminato.

Le parti sociali sono consultate in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE della Commissione del 20 maggio 1998 che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo <sup>(1)</sup>. 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.

Nel caso in cui, per motivi di sicurezza o interoperabilità debitamente giustificati, sia necessaria una nuova autorizzazione o il rinnovamento o la ristrutturazione di detti sottosistemi, i termini corrispondenti sono fissati nelle STI o, nei casi pertinenti, dagli Stati membri.

10. Le STI sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### Articolo 7

#### Carenze delle STI

1. Se, dopo l'adozione, risulta che la STI non soddisfa completamente i requisiti essenziali, il comitato di cui all'articolo 29 può essere interpellato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione.

La Commissione può chiedere un parere tecnico all'Agenzia. La Commissione, coadiuvata dal comitato, analizza il parere tecnico.

2. Se le STI necessitano di modifiche a causa di errori di piccola entità che non giustificano un'immediata revisione delle STI, la Commissione può raccomandare che il parere tecnico venga utilizzato in attesa dell'approvazione della revisione della STI secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 1. In tal caso, l'Agenzia pubblica il parere tecnico.

3. Se le STI necessitano di modifiche a causa di errori critici o di una certa rilevanza, si applica immediatamente la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 1.

<sup>(1)</sup> GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27. Decisione modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1792/2006 (GU L 362 del 20.12.2006, pag. 1).

## Articolo 8

**Estensione dell'ambito di applicazione delle STI**

1. La Commissione adotta, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, uno o più mandati per l'elaborazione di nuove STI e/o la revisione di STI già adottate allo scopo di includere le linee e i veicoli non ancora contemplati.

2. Il primo mandato di questa natura indica un primo gruppo di nuove STI e/o modifiche di STI da elaborare entro il gennaio 2012 fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 5, relativo alla possibilità di prevedere casi specifici, e l'articolo 9, che consente deroghe in circostanze particolari. Il primo mandato è elaborato in base a una raccomandazione dell'Agenzia per determinare le nuove STI da elaborare e/o le STI esistenti da modificare in funzione del rapporto costi-efficacia previsto per ogni misura proposta e del principio di proporzionalità delle misure adottate a livello comunitario. A tal fine si tiene debitamente conto dell'allegato I, punto 4, e del necessario equilibrio tra, da un lato, gli obiettivi di una circolazione ininterrotta dei treni e dell'armonizzazione tecnica e, dall'altro, il livello transeuropeo, nazionale, regionale o locale del traffico in questione.

3. Fino a quando l'estensione dell'ambito di applicazione delle STI a tutta la rete ferroviaria non sarà effettiva:

- a) procedura di messa in servizio:
- di veicoli e sottosistemi controllo-comando e segnalamento a bordo, di cui è previsto un utilizzo almeno parziale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte della rete,
  - di sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento sui binari nelle parti della rete che non rientrano ancora nell'ambito di applicazione delle STI,

è conforme alle norme nazionali di cui all'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE o, se applicabile, all'articolo 17, paragrafo 3, della presente direttiva;

- b) l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli di cui è previsto un utilizzo occasionale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte del sistema, è conforme agli articoli da 21 a 27 della presente direttiva e alle norme nazionali di cui all'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE o, se applicabile, all'articolo 17, paragrafo 3, della presente direttiva.

4. Uno Stato membro non è tenuto ad applicare le STI nuove o rivedute adottate ai sensi del paragrafo 2 in caso di progetti in una fase avanzata di sviluppo o che formino oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione del pertinente gruppo di STI.

## Articolo 9

**Deroghe**

1. In mancanza di casi specifici pertinenti uno Stato membro non è tenuto ad applicare una o più STI ai sensi del presente articolo nei casi seguenti:

- a) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema, di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente 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 al momento della pubblicazione di queste STI;
- b) per un progetto di rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente quando la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari o la tensione elettrica previsti da queste STI sono incompatibili con quelli del sottosistema esistente;
- c) 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 della Comunità a causa di condizioni geografiche particolari;
- d) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, quando l'applicazione delle STI compromette la redditività economica del progetto e/o la coerenza del sistema ferroviario dello Stato membro;
- e) quando, in seguito ad un incidente o ad 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 corrispondenti;
- f) 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 nella Comunità.

2. In tutti i casi di cui al paragrafo 1 lo Stato membro interessato trasmette alla Commissione un dossier contenente gli elementi di cui all'allegato IX. La Commissione analizza le misure previste dallo Stato e informa il comitato a norma dell'articolo 29.

3. Nel caso di cui al paragrafo 1, lettera a), ogni Stato membro notifica alla Commissione l'elenco dei progetti che hanno luogo nel proprio territorio e che si trovano in fase avanzata di sviluppo, entro un anno dall'entrata in vigore di ogni STI.

4. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere a), c) ed e), la Commissione verifica la conformità del dossier e informa gli Stati membri dei risultati dell'analisi. Se necessario, è formulata una raccomandazione sulle specifiche da applicare. Lo Stato membro può applicare le disposizioni alternative di cui all'allegato IX senza attendere.

5. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere b), d) ed f), la Commissione decide, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, se accettare la domanda di deroga. Tuttavia, nel caso di cui al paragrafo 1, lettera b), la decisione della Commissione non riguarda la sagoma e lo scartamento dei binari. La Commissione delibera nei sei mesi successivi alla presentazione della domanda accompagnata dal dossier completo. In assenza di decisione la domanda si considera accettata. In attesa della decisione della Commissione nel caso di cui al paragrafo 1, lettera f), uno Stato membro può applicare le disposizioni alternative di cui all'allegato IX.

6. Tutti gli Stati membri sono informati dei risultati delle analisi e dell'esito della procedura di cui ai paragrafi 4 e 5.

### CAPO III

#### COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

##### Articolo 10

#### 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, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.

##### Articolo 11

#### Conformità o idoneità all'impiego

1. Gli Stati membri considerano i componenti di interoperabilità muniti della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego conformi ai requisiti essenziali previsti dalla presente direttiva.

2. Ogni componente di interoperabilità è sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nella STI in questione ed è munito del relativo certificato.

3. Gli Stati membri ritengono che un componente di interoperabilità soddisfi i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni.

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 alla procedura di cui al paragrafo 2.

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 10, paragrafo 1.

##### Articolo 12

#### Non conformità delle specifiche europee ai requisiti essenziali

Qualora ad uno Stato membro o alla Commissione risulti che determinate specifiche europee utilizzate direttamente o indirettamente per conseguire gli obiettivi della presente direttiva non soddisfano i requisiti essenziali, il comitato di cui all'articolo 29 è consultato e la Commissione adotta la misura più adeguata, vale a dire:

- a) il ritiro parziale o totale di tali specifiche dalle pubblicazioni in cui sono iscritte o la loro modifica, previa consultazione del comitato istituito dalla direttiva 98/34/CE, quando si tratta di norme europee; o
- b) la revisione della STI a norma dell'articolo 7.

##### Articolo 13

#### 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 nella Comunità, 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 nella Comunità, ha presentato domanda.

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

4. Se né il fabbricante né il suo mandatario stabilito nella Comunità hanno ottemperato agli obblighi dei paragrafi 1 e 3, tali obblighi sono a carico di qualsiasi persona immetta sul mercato il componente di interoperabilità. Gli stessi obblighi si applicano alla 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. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 14:

- a) quando uno Stato membro accerta che la dichiarazione «CE» di conformità è stata indebitamente rilasciata, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità sono tenuti, se necessario, a rimettere il componente di interoperabilità in conformità e a far cessare l'infrazione, alle condizioni fissate da detto Stato membro;
- b) nel caso in cui la non conformità persista, lo Stato membro adotta tutte le misure opportune per limitare o vietare l'immissione sul mercato del componente di interoperabilità di cui si tratta o assicurarne il ritiro dal mercato, secondo le procedure di cui all'articolo 14.

#### Articolo 14

#### **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 o per ritirarlo dal mercato. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione 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. La Commissione consulta al più presto le parti interessate. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa, nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità. Se la decisione di cui al

paragrafo 1 è motivata dall'esistenza di una lacuna nelle specifiche europee, si applica la procedura di cui all'articolo 12.

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

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

#### CAPO IV

#### **SOTTOSISTEMI**

#### Articolo 15

#### **Procedura di messa in servizio**

1. Fatto salvo il capo V, spetta ad ogni Stato membro autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali, costitutivi del sistema ferroviario, che sono installati o gestiti sul suo territorio.

A tal fine, gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché questi sottosistemi possano essere messi in servizio soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario. Essi verificano, in particolare:

- la compatibilità tecnica di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati,
- l'integrazione di tali sottosistemi in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, e all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE.

2. Spetta ad ogni Stato membro verificare che, prima di essere messi in servizio, tali sottosistemi rispettino, laddove applicabili, le prescrizioni delle STI in fatto di gestione e manutenzione.

3. Dopo la messa in servizio di detti sottosistemi, la verifica ha luogo:

- a) per le infrastrutture, nell'ambito del rilascio e del controllo delle autorizzazioni di sicurezza a norma dell'articolo 11 della direttiva 2004/49/CE;
- b) per i veicoli, nell'ambito del rilascio e del controllo dei certificati di sicurezza a norma dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE.

A tal fine si utilizzano le procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali.

*Articolo 16***Libera circolazione dei sottosistemi**

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 15, paragrafo 1, 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:

- nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione «CE» di verifica, i cui elementi sono indicati nell'allegato V,
- 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 17***Conformità alle STI e alle norme nazionali**

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

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

3. Gli Stati membri stilano, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali e lo notificano alla Commissione qualora:

- non esista una STI pertinente, o
- una deroga sia stata notificata in applicazione dell'articolo 9, o
- un caso specifico necessiti l'applicazione di norme tecniche non riprese nella STI pertinente.

L'elenco è notificato:

- ogniqualvolta l'elenco delle norme tecniche, da notificare entro il 30 aprile 2005 conformemente all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 96/48/CE e all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 2001/16/CE è modificato, o
- dopo che la deroga è stata notificata, o
- dopo la pubblicazione della STI in questione.

In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.

La Commissione comunica queste informazioni all'Agenzia, che le pubblica.

Gli Stati membri rendono disponibile, su richiesta della Commissione, il testo integrale delle norme notificate. Per impedire che vengano create ulteriori barriere e al fine di portare avanti la classificazione delle norme nazionali di cui all'articolo 27, la Commissione controlla attentamente l'introduzione di nuove norme da parte degli Stati membri. Se ritiene che una nuova norma costituisca un mezzo di discriminazione arbitraria o una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, viene adottata una decisione destinata allo Stato membro interessato secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

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 35.

Gli Stati membri provvedono a che le norme tecniche vincolanti siano pubblicate e messe a disposizione di tutti i gestori delle infrastrutture, le imprese ferroviarie, i richiedenti le autorizzazioni di messa in servizio in un linguaggio chiaro che possa essere compreso dalle parti interessate.

*Articolo 18***Procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica**

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di verifica, il richiedente invita l'organismo notificato di propria scelta ad avviare la procedura di verifica «CE» di cui all'allegato VI. Il richiedente può essere l'ente appaltante o il fabbricante o il rispettivo mandatario stabilito nella Comunità.

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. Esso comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli 34 e 35.

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. 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 applica la procedura di cui all'allegato VI.

5. Se le STI pertinenti lo permettono, l'organismo notificato può rilasciare certificati di conformità per una serie di sottosistemi o talune loro parti.

#### Articolo 19

##### **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 7.

#### Articolo 20

##### **Messa in servizio di sottosistemi esistenti a seguito di rinnovo o ristrutturazione**

1. In caso di rinnovo o di ristrutturazione l'ente appaltante o il fabbricante presentano un fascicolo con la descrizione del progetto presso lo Stato membro interessato. Quest'ultimo esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi della presente direttiva.

È necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio ogniqualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentire negativamente dei lavori previsti. Se è necessaria una nuova autorizzazione, lo Stato membro decide in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto.

Lo Stato membro decide entro quattro mesi dalla presentazione del dossier completo da parte del richiedente.

2. Quando è necessaria una nuova autorizzazione e se la STI non è applicata interamente, gli Stati membri notificano alla Commissione le informazioni seguenti:

- il motivo per cui la o le STI non sono applicate completamente,
- le caratteristiche tecniche che si applicano in sostituzione della STI,
- gli organismi incaricati di applicare, nel caso di queste caratteristiche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.

3. La Commissione comunica le informazioni di cui al paragrafo 2 all'Agenzia, che le pubblica.

#### CAPO V

#### VEICOLI

#### Articolo 21

##### **Autorizzazione di messa in servizio dei veicoli**

1. Prima di essere usato su una rete, un veicolo è oggetto di un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'autorità nazionale di sicurezza competente per tale rete, salvo disposizione contraria del presente capo.

2. Un veicolo conforme alle STI è autorizzato a norma degli articoli 22 o 23.

3. Un veicolo non conforme alle STI è autorizzato a norma degli articoli 24 o 25.

4. Un veicolo conforme a un tipo autorizzato è autorizzato a norma dell'articolo 26.

5. Un'autorizzazione rilasciata da uno Stato membro è riconosciuta in tutti gli altri Stati membri, fermo restando il disposto degli articoli 23 e 25 concernenti le autorizzazioni complementari. Gli Stati membri chiariscono mediante il varo di disposizioni di legge specifiche o disposizioni nazionali di attuazione della presente direttiva se siano necessarie ulteriori autorizzazioni ai sensi delle pertinenti disposizioni dell'articolo 23 nel caso di veicoli conformi alle STI o dell'articolo 25 nel caso di veicoli non conformi.

6. Tutte le domande di autorizzazione di messa in servizio sono oggetto di una decisione della competente autorità nazionale di sicurezza, a norma degli articoli 22 e 23 o degli articoli 24 e 25. L'autorizzazione di messa in servizio può contemplare condizioni di utilizzazione ed altre restrizioni.

7. Le decisioni negative della competente autorità nazionale di sicurezza rispetto alla messa in servizio di un veicolo ferroviario sono debitamente motivate. Entro un mese dalla ricezione della

notifica della decisione negativa il richiedente può presentare alla competente autorità nazionale di sicurezza una richiesta di riesame per motivi debitamente comprovati. Tale autorità dispone di un termine di due mesi a partire dalla ricezione del ricorso per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa è confermata, il richiedente può chiedere all'organo competente per i ricorsi designato dallo Stato membro competente a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE, che la decisione sia riesaminata per motivi debitamente comprovati. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione costituito ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE.

8. In assenza di una decisione, ex articoli 23, paragrafo 7, e 25, paragrafo 5, da parte di una competente autorità nazionale di sicurezza entro i termini prescritti, la messa in servizio del veicolo ferroviario in questione si considera autorizzata dopo che sia trascorso un periodo di tre mesi dalla scadenza dei termini suddetti. Le autorizzazioni concesse in applicazione del presente paragrafo sono valide unicamente sulla rete per la quale la competente autorità nazionale di sicurezza non abbia reagito entro i termini prescritti.

9. Un'autorità nazionale di sicurezza che intenda revocare un'autorizzazione di messa in servizio da essa stessa rilasciata o un'autorizzazione in possesso del richiedente a norma del paragrafo 8 utilizza la procedura di revisione dei certificati di sicurezza di cui all'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 2004/49/CE o, se applicabile, la procedura di revisione delle autorizzazioni di sicurezza di cui all'articolo 11, paragrafo 2, della predetta direttiva.

10. In caso di procedura di ricorso, l'organo competente di cui al paragrafo 7 può richiedere all'Agenzia un parere che, in tal caso, viene emesso entro un mese dalla trasmissione della richiesta e notificato al richiedente, all'organo competente per i ricorsi e alla competente autorità nazionale di sicurezza che ha rifiutato l'autorizzazione.

11. Nel caso di veicoli che circolano da uno Stato membro a un paese terzo o viceversa su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunità e per i quali può essere concessa una deroga a norma dell'articolo 9, paragrafo 5, o che sono soggetti a casi specifici, le norme nazionali di cui agli articoli 22 e 24 possono includere accordi internazionali nella misura in cui essi sono compatibili con la normativa comunitaria.

12. Le autorizzazioni di messa in servizio rilasciate prima del 19 luglio 2008, comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali, in particolare RIC (regolamento internazionale carrozze) e RIV (regolamento internazionale veicoli), restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate. Tale disposizione prevale sugli articoli da 22 a 25.

13. Gli Stati membri possono concedere autorizzazioni di messa in servizio per una serie di veicoli. A tal fine, le autorità nazionali di sicurezza comunicano al richiedente la procedura da seguire.

14. Le autorizzazioni alla messa in servizio rilasciate ai sensi del presente articolo non inficiano le altre condizioni imposte alle imprese ferroviarie e ai gestori d'infrastruttura per operare tali veicoli sulla pertinente rete, a norma degli articoli 9, 10 e 11 della direttiva 2004/49/CE.

#### Articolo 22

##### **Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli conformi alle STI**

1. Il presente articolo si applica ai veicoli conformi alle STI pertinenti in vigore alla data di messa in servizio, a condizione che esse prevedano un numero sufficiente di requisiti essenziali e che le STI applicabili al materiale rotabile siano entrate in vigore.

2. La prima autorizzazione è rilasciata dall'autorità nazionale di sicurezza secondo i criteri seguenti:

- a) quando tutti i sottosistemi strutturali di un veicolo sono stati autorizzati conformemente alle disposizioni del capo IV, l'autorizzazione è rilasciata senza ulteriori verifiche;
- b) nel caso di veicoli provvisti di tutte le necessarie dichiarazioni «CE» di verifica di cui all'articolo 18, i criteri che l'autorità nazionale di sicurezza può verificare per rilasciare l'autorizzazione di messa in servizio possono riguardare solo:
  - la compatibilità tecnica fra i sottosistemi pertinenti del veicolo e la loro integrazione in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 15, paragrafo 1,
  - la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete in questione,
  - le norme nazionali applicabili ai punti in sospeso,
  - le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.

#### Articolo 23

##### **Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli conformi alle STI**

1. La messa in servizio dei veicoli totalmente conformi a STI che contemplano tutti gli aspetti dei sottosistemi pertinenti, senza casi specifici o punti in sospeso strettamente attinenti alla compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete, non è soggetta ad autorizzazioni supplementari, purché i veicoli circolino su reti conformi alle STI negli altri Stati membri o alle condizioni specificate nelle corrispondenti STI.



2. Per i veicoli messi in servizio ai sensi dell'articolo 22, ma non menzionati al paragrafo 1, gli altri Stati membri decidono se sul loro territorio siano necessarie autorizzazioni supplementari. In tal caso sono applicabili i paragrafi da 3 a 7.

3. Il richiedente l'autorizzazione presenta all'autorità nazionale di sicurezza un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

- a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro conformemente all'articolo 22;
- b) una copia del fascicolo tecnico di cui all'allegato VI. Ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, sempre che tali dati non siano armonizzati dalle corrispondenti STI;
- c) i registri relativi alla manutenzione e, ove applicabile, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;
- d) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse (fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo-comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete).

4. I criteri che l'autorità nazionale di sicurezza verifica possono riguardare solo:

- la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete in questione incluse le norme nazionali applicabili ai punti in sospenso necessarie per assicurare tale compatibilità,
- le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.

5. Per verificare i criteri di cui al paragrafo 4, l'autorità nazionale di sicurezza può esigere che le siano trasmesse informazioni complementari, che siano effettuate analisi del rischio a norma dell'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE o che siano effettuati collaudi sulla rete. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 27 della presente direttiva l'autorità nazionale di sicurezza può effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C di tale documento.

6. L'autorità nazionale di sicurezza definisce, previa consultazione del richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera con ogni mezzo affinché eventuali

collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della sua domanda. Se del caso, l'autorità nazionale di sicurezza adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.

7. L'autorità nazionale di sicurezza decide in merito alle domande di autorizzazione di messa in servizio presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al più tardi:

- a) entro due mesi dall'invio del fascicolo di cui al paragrafo 3;
- b) se del caso, entro un mese dall'invio delle informazioni complementari richieste dall'autorità nazionale di sicurezza;
- c) se del caso, entro un mese dalla comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti dall'autorità nazionale di sicurezza.

#### Articolo 24

##### **Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI**

1. Il presente articolo si applica ai veicoli non conformi alle STI applicabili in vigore alla data di messa in servizio, inclusi i veicoli oggetto di deroga, o quando un numero significativo dei requisiti essenziali non sia stato previsto da una o più STI.

2. La prima autorizzazione è rilasciata dall'autorità nazionale di sicurezza secondo i criteri seguenti:

- agli eventuali aspetti tecnici contemplati da una STI si applica la procedura di verifica «CE»,
- agli altri aspetti tecnici si applicano le norme nazionali notificate a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, della presente direttiva e dell'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE.

La prima autorizzazione è valida soltanto sulla rete dello Stato membro di rilascio.

#### Articolo 25

##### **Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI**

1. Per i veicoli autorizzati ad essere messi in servizio in uno Stato membro a norma dell'articolo 21, paragrafo 12, o dell'articolo 24, gli altri Stati membri possono decidere, a norma del presente articolo, che per la messa in servizio sul loro territorio sono necessarie autorizzazioni supplementari.

2. Il richiedente l'autorizzazione presenta all'autorità nazionale di sicurezza un fascicolo tecnico relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

- a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e la documentazione

- relativa alla procedura seguita per dimostrare che esso è conforme ai requisiti vigenti in materia di sicurezza, comprese, se del caso, informazioni sulle deroghe vigenti o concesse a norma dell'articolo 9;
- b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative; ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, così come previsto dall'articolo 20, paragrafo 2, lettera c), della direttiva 2004/49/CE;
- c) i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;
- d) attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse (fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo-comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete).

3. I dati di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), non possono essere contestati dall'autorità nazionale di sicurezza, a meno che questa non dimostri, senza pregiudizio per l'articolo 16, l'esistenza di un serio rischio sotto il profilo della sicurezza. Una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 27, l'autorità nazionale di sicurezza non può richiamarsi a questo riguardo a una norma di cui al gruppo A di detto documento.

4. L'autorità nazionale di sicurezza può esigere che le siano trasmesse informazioni complementari, che siano effettuate analisi del rischio a norma dell'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE o che siano effettuati collaudi sulla rete per verificare la conformità degli elementi di cui al paragrafo 2, lettere c) e d), del presente articolo rispetto alle norme nazionali vigenti che sono state notificate alla Commissione a norma dell'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE o dell'articolo 17 della presente direttiva. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 27 della presente direttiva, l'autorità nazionale di sicurezza può effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C elencati in detto documento.

L'autorità nazionale di sicurezza definisce, previa consultazione con il richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della domanda. Se del caso, l'autorità nazionale di sicurezza adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.

5. L'autorità nazionale di sicurezza decide in merito alle domande di autorizzazione di messa in servizio presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al più tardi:

- a) entro quattro mesi dall'invio della documentazione tecnica di cui al paragrafo 2;
- b) se del caso, entro due mesi dall'invio delle informazioni complementari o delle analisi del rischio richieste dall'autorità nazionale di sicurezza ai sensi del paragrafo 4;
- c) se del caso, due mesi dopo la comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti dall'autorità nazionale di sicurezza ai sensi del paragrafo 4.

#### Articolo 26

#### Autorizzazione di tipi di veicoli

1. Gli Stati membri possono rilasciare autorizzazioni di tipi di veicoli.

2. Tuttavia, se gli Stati membri autorizzano un veicolo, essi autorizzano allo stesso tempo il tipo di veicolo.

3. Un veicolo conforme a un tipo già autorizzato in uno Stato membro è autorizzato da tale Stato membro sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo presentata dal richiedente senza ulteriori verifiche. Tuttavia qualora siano modificate le pertinenti disposizioni delle STI o delle norme nazionali in base alle quali un tipo di veicolo è stato autorizzato, gli Stati membri decidono se le autorizzazioni già rilasciate restano valide o se devono essere rinnovate. I criteri che l'autorità nazionale di sicurezza verifica in caso di rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicoli possono riguardare solo le norme modificate. Il rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicoli non interessa le autorizzazioni di veicoli già rilasciate in base a tipi precedentemente autorizzati.

4. Il modello di dichiarazione di conformità al tipo è adottato dalla Commissione entro il 19 luglio 2009 sulla base di un progetto elaborato dall'Agenzia e secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

5. La dichiarazione di conformità al tipo è redatta secondo le:

- a) procedure di verifica delle pertinenti STI per i veicoli conformi alle STI;
- b) procedure di verifica definite nei moduli D o E della decisione 93/465/CEE, per i veicoli non conformi alle STI. Se del caso, la Commissione può adottare una procedura di verifica ad hoc secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

6. Il richiedente può chiedere un'autorizzazione di un tipo in più Stati membri contemporaneamente. In tal caso le autorità nazionali di sicurezza cooperano al fine di semplificare la procedura e di ridurre al minimo gli sforzi amministrativi.

7. Le autorizzazioni del tipo sono registrate nel Registro europeo dei tipi autorizzati di cui all'articolo 34. Tale registro specifica lo Stato membro o gli Stati membri in cui un tipo di veicolo è autorizzato.

#### Articolo 27

### Classificazione delle norme nazionali

1. Per facilitare lo svolgimento della procedura di autorizzazione di messa in servizio dei veicoli di cui all'articolo 25, le norme nazionali sono classificate come previsto all'allegato VII.

2. Fatto salvo l'articolo 30, paragrafo 3, entro il 19 gennaio 2009, l'Agenzia riesamina i parametri di cui alla sezione 1 dell'allegato VII e presenta alla Commissione le raccomandazioni che ritiene appropriate.

3. L'Agenzia elabora una raccomandazione per il documento di riferimento con rinvii incrociati a tutte le disposizioni nazionali applicate dagli Stati membri per la messa in servizio dei veicoli. A tal fine, le autorità nazionali di sicurezza cooperano con l'Agenzia.

4. La Commissione adotta, in base alla raccomandazione dell'Agenzia e secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, il documento di riferimento, come pure le decisioni relative ai suoi adattamenti.

#### CAPO VI

### ORGANISMI NOTIFICATI

#### Articolo 28

### Organismi notificati

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione ed agli altri Stati membri gli organismi incaricati della procedura di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e della procedura di verifica di cui all'articolo 18, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza ed il numero di identificazione ottenuto previamente dalla Commissione. Quest'ultima pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco degli organismi con il rispettivo numero di identificazione, nonché i campi di loro competenza, e provvede al suo aggiornamento.

2. Gli Stati membri devono applicare i criteri di cui all'allegato VIII per valutare gli organismi da notificare. Gli organismi che soddisfano i criteri di valutazione previsti nelle norme europee pertinenti sono considerati conformi ai criteri suddetti.

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

4. Se uno Stato membro o la Commissione ritiene che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri di cui all'allegato VIII, la Commissione avvia una consultazione con le parti interessate. La Commissione informa il secondo Stato membro delle modifiche necessarie perché l'organismo notificato possa conservare lo status che gli è stato riconosciuto.

5. La Commissione istituisce un gruppo di coordinamento degli organismi notificati (in seguito denominato «gruppo di coordinamento») che discute di qualsiasi questione relativa all'applicazione delle procedure di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e della procedura di verifica di cui all'articolo 18, o all'applicazione delle STI pertinenti. I rappresentanti degli Stati membri possono partecipare ai lavori del gruppo di coordinamento in qualità di osservatori.

La Commissione e gli osservatori informano il comitato di cui all'articolo 29 dei lavori svolti nell'ambito del gruppo di coordinamento. La Commissione, se del caso, propone le misure necessarie per risolvere i problemi. Se necessario, il coordinamento degli organismi notificati è attuato a norma dell'articolo 30, paragrafo 4.

6. La prima delle relazioni di cui all'articolo 39 valuta anche l'attuazione dei criteri specificati all'allegato VIII e, se del caso, propone misure appropriate.

#### CAPO VII

### COMITATO E PROGRAMMA DI LAVORO

#### Articolo 29

### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE (in appresso «il comitato»).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

5. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi 1, 2, 4 e 6, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

*Articolo 30***Compiti complementari**

1. La Commissione può sottoporre al comitato qualsiasi questione relativa all'attuazione della presente direttiva. Se necessario, essa formula una raccomandazione di attuazione secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

2. Il comitato può discutere qualsiasi questione relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario, comprese le questioni concernenti l'interoperabilità tra il sistema ferroviario della Comunità e quello di paesi terzi.

3. Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, concernenti l'adeguamento degli allegati da II a IX, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 29, paragrafo 4.

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

*Articolo 31***Programma di lavoro**

1. La Commissione stabilisce un programma di lavoro che tenga conto dell'estensione dell'ambito di applicazione di cui all'articolo 8, della modifica delle STI prevista all'articolo 6, paragrafo 1, e degli altri compiti ad essa assegnati dalla presente direttiva. La Commissione informa e coinvolge pienamente il comitato nell'elaborazione e nell'aggiornamento del programma.

2. Il programma di lavoro comprende in particolare le tappe seguenti:

- a) elaborazione, sulla base di un progetto preparato dall'Agenzia, di un modello del sistema ferroviario comunitario, basato sull'elenco dei sottosistemi (allegato II) per garantire la coerenza tra le STI; questo modello deve in particolare contenere i diversi elementi costitutivi del sistema e le loro interfacce; esso servirà da quadro di riferimento per delimitare i campi di applicazione di ciascuna STI;
- b) sviluppo di una struttura modello per l'elaborazione delle STI;
- c) sviluppo di una metodologia per l'analisi costi-benefici delle soluzioni contemplate nelle STI;
- d) adozione dei mandati necessari all'elaborazione delle STI;
- e) identificazione dei parametri fondamentali per ciascuna STI;
- f) approvazione dei progetti di programma per la standardizzazione;

- g) gestione del periodo di transizione tra la data di entrata in vigore della direttiva 2004/50/CE e la pubblicazione delle STI, compresa l'adozione del repertorio di cui all'articolo 36.

## CAPO VIII

**REGISTRI DELLA RETE E DEI VEICOLI***Articolo 32***Sistema di numerazione dei veicoli**

1. Qualsiasi veicolo messo in servizio nel sistema ferroviario della Comunità reca un numero europeo del veicolo (NEV), che gli è attribuito al rilascio della prima autorizzazione di messa in servizio.

2. Il richiedente la prima autorizzazione è parimenti responsabile di apporre sul veicolo il NEV che è stato ad esso attribuito.

3. Il NEV è indicato nella STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

4. Ad ogni veicolo è attribuito un solo NEV, salvo disposizione contraria della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

5. In deroga al paragrafo 1, 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 della Comunità, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.

*Articolo 33***Registri nazionali dei veicoli**

1. Ciascuno Stato membro tiene un registro dei veicoli ferroviari di cui è autorizzato l'esercizio sul suo territorio. Il registro soddisfa i criteri seguenti:

- a) rispetta le specifiche comuni definite al paragrafo 2;
- b) è tenuto e aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;
- c) deve essere accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva 2004/49/CE, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, nonché all'Agenzia, all'impresa ferroviaria, ai gestori delle infrastrutture e alle persone/organizzazioni che immatricolano veicoli o che figurano nel registro.

2. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di regolamentazione cui all'articolo 29, paragrafo 3, sulla base del progetto di specifiche elaborato dall'Agenzia. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Per ciascun veicolo il registro contiene almeno le seguenti informazioni:

- a) il NEV;
- b) estremi della dichiarazione «CE» di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;
- c) estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati indicato all'articolo 34;
- d) generalità del proprietario del veicolo o del suo detentore;
- e) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;
- f) organismo responsabile della manutenzione.

3. Il titolare dell'immatricolazione comunica immediatamente all'autorità di qualsiasi Stato membro di autorizzazione qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro di immatricolazione nazionale, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso.

4. Fintantoché i registri di immatricolazione nazionali degli Stati membri non sono collegati, 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.

5. Nel caso di veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese terzo e autorizzati in uno Stato membro per la messa in servizio nel suo territorio, tale Stato membro assicura che i dati elencati al paragrafo 2, lettere da d) a f), possano essere ricercati tramite il registro di immatricolazione nazionale. I dati di cui al paragrafo 2, lettera f), possono essere sostituiti da dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione.

#### Articolo 34

##### **Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati**

1. L'Agenzia istituisce e tiene un registro dei tipi di veicoli ferroviari cui gli Stati membri hanno rilasciato l'autorizzazione di messa in servizio sulla rete ferroviaria della Comunità europea. Il registro soddisfa i criteri seguenti:

- a) è pubblico ed accessibile a tutti per via elettronica;
- b) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo 4;
- c) è collegato con tutti i registri di immatricolazione nazionali.

2. Per ciascun tipo di veicolo il registro riporta le informazioni seguenti:

- a) caratteristiche tecniche del tipo secondo le STI pertinenti;
- b) nome del fabbricante;
- c) date, estremi e Stati membri di rilascio delle autorizzazioni successive per il tipo di veicoli, con indicazione delle eventuali restrizioni o revoche.

3. In caso di concessione, modifica, sospensione o revoca di un'autorizzazione del tipo in uno Stato membro, l'autorità nazionale di sicurezza dello stesso ne informa l'Agenzia affinché questa possa aggiornare il registro.

4. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, sulla base del progetto di specifiche elaborato dall'Agenzia. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative e le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati.

#### Articolo 35

##### **Registro dell'infrastruttura**

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché sia pubblicato e aggiornato un registro dell'infrastruttura sulla base della periodicità di aggiornamento di cui al paragrafo 2. Detto registro riporta, per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati, le caratteristiche principali (per esempio, i parametri fondamentali) e la loro concordanza con le caratteristiche prescritte dalle STI applicabili. A tal fine, ciascuna STI indica con precisione le informazioni che debbono figurare nel registro dell'infrastruttura.

2. L'Agenzia elabora un progetto di specifiche su tale registro, concernenti la sua presentazione e il suo formato nonché la periodicità di aggiornamento e le modalità d'uso che lo caratterizzano, tenendo conto di un periodo di transizione appropriato per le infrastrutture messe in servizio prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. La Commissione adotta le specifiche secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

#### CAPO IX

##### **DISPOSIZIONI TRANSITORIE**

#### Articolo 36

##### **Progetto di repertorio**

1. L'Agenzia elabora, a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004, sulla scorta delle informazioni trasmesse dagli Stati membri nell'ambito dell'articolo 17, paragrafo 3, della presente direttiva, nonché dei documenti

tecniche settoriali e dei testi dei pertinenti accordi internazionali, un progetto di repertorio delle norme tecniche che assicurano l'attuale livello di interoperabilità delle reti e dei veicoli che saranno aggiunti all'ambito di applicazione della presente direttiva come stabilito nell'articolo 1 della presente direttiva. Se necessario, la Commissione adotta il repertorio secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, della presente direttiva.

2. Dopo l'adozione del repertorio, gli Stati membri informano la Commissione ogniqualvolta intendano adottare una disposizione nazionale o elaborare un progetto che si discostino dal repertorio.

#### CAPO X

### DISPOSIZIONI FINALI

#### Articolo 37

#### 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 7, 12, 14 e 19, 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 38

#### Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi all'articolo 1, all'articolo 2, all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafi 2, 5, 6 e 8, all'articolo 6, paragrafi 1, 2, 3, 9 e 10, agli articoli 7, 8 e 9, all'articolo 11, paragrafi 4 e 5, all'articolo 12, all'articolo 13, paragrafo 5, agli articoli 15, 16 e 17, all'articolo 18, paragrafi 1, 2, 4 e 5, all'articolo 19, paragrafo 3, agli articoli da 20 a 27, all'articolo 28, paragrafi 4 e 6, agli articoli da 32 a 35 e agli allegati da I a IX entro il 19 luglio 2010. 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. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

2. Gli obblighi di recepimento e applicazione dei capi IV, V, VII e VIII della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di

Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non è istituito un sistema ferroviario nei loro rispettivi territori.

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 i capi di cui al primo comma entro un anno dalla ricezione della domanda.

#### Articolo 39

### Relazioni e informazione

1. Ogni tre anni, e per la prima volta il 19 luglio 2011, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario. Detta relazione contiene anche un'analisi dei casi previsti all'articolo 9.

2. La Commissione, entro il 19 luglio 2013, pubblica una relazione comprendente un'analisi dell'applicazione del capo V e dei miglioramenti nel riconoscimento transnazionale dei veicoli ferroviari nella Comunità in termini di lunghezza e costi delle procedure per i richiedenti. Se del caso, la relazione valuta anche l'impatto delle varie opzioni in vista di un'ulteriore semplificazione delle procedure relative all'autorizzazione dei veicoli. In tal caso sono analizzate diverse opzioni concernenti la cooperazione tra le autorità nazionali di sicurezza e l'Agenzia.

3. L'Agenzia elabora e aggiorna periodicamente uno strumento capace di fornire, su richiesta di uno Stato membro o della Commissione, un prospetto del livello di interoperabilità del sistema ferroviario. Tale strumento si avvale delle informazioni incluse nei registri previsti agli articoli 33, 34 e 35.

#### Articolo 40

### Abrogazione

Le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE sono abrogate a decorrere dal 19 luglio 2010, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nella legislazione nazionale e di applicazione delle summenzionate direttive.

I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XI.

L'articolo 14 della direttiva 2004/49/CE è abrogato con effetto dal 19 luglio 2008.

#### Articolo 41

### Entrata in vigore

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

*Articolo 42*

**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 17 giugno 2008.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

J. LENARČIČ

## ALLEGATO I

**AMBITO DI APPLICAZIONE****1. Sistema ferroviario transeuropeo convenzionale****1.1. Rete**

La rete del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale è quella delle linee convenzionali della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE.

Ai fini della presente direttiva, questa rete può essere suddivisa secondo le categorie seguenti:

- linee previste per il traffico «passeggeri»,
- linee previste per il traffico misto (passeggeri e merci),
- linee specialmente concepite o adattate per il traffico «merci»,
- nodi «passeggeri»,
- nodi merci, compresi i terminali intermodali,
- 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.

**1.2. Veicoli**

Il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale comprende tutti i veicoli atti a circolare su tutta o parte della rete ferroviaria transeuropea convenzionale, compresi:

- treni automotori termici o elettrici,
- macchine di trazione termiche o elettriche,
- vetture passeggeri,
- carri merci, compresi i veicoli progettati per il trasporto di autocarri.

Il materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili può essere incluso.

Ciascuna di tali categorie può essere suddivisa in:

- veicoli ad uso internazionale;
- veicoli ad uso nazionale.

**2. Sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità****2.1. Rete**

La rete del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità è quella delle linee ad alta velocità della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE.



Le linee ad alta velocità comprendono:

- le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h,
- le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,
- le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. 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.

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 su queste linee, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

## 2.2. *Veicoli*

Il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità comprende i veicoli progettati per circolare:

- ad una velocità di almeno 250 km/h sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità, pur permettendo, in determinate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h,
- o ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee di cui al punto 2.1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

Inoltre i veicoli progettati per circolare ad una velocità massima inferiore a 200 km/h atti a circolare su tutta o parte della rete transeuropea ad alta velocità, se compatibili con il livello delle prestazioni di tale rete, soddisfano i requisiti volti ad assicurare l'utilizzazione sicura su tale rete. A tal fine le STI per i veicoli convenzionali specificano anche i requisiti di utilizzazione sicura dei veicoli convenzionali sulle reti ad alta velocità.

## 3. **Compatibilità del sistema ferroviario**

La qualità del trasporto ferroviario europeo necessita tra l'altro di una forte compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso lato del termine, ossia comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli (comprese le parti caricate a bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa coerenza dipendono i livelli di prestazioni, sicurezza, qualità del servizio e relativi costi.

## 4. **Estensione dell'ambito di applicazione**

### 4.1. *Sottocategorie di reti e veicoli*

L'ambito di applicazione delle STI è progressivamente esteso a tutto il sistema ferroviario come indicato all'articolo 1, paragrafo 4. Ai fini dell'efficacia rispetto al costo dell'interoperabilità possono essere elaborate, se del caso, nuove sottocategorie per tutte le categorie di reti e veicoli indicate nel presente allegato. Se necessario, le specifiche funzionali e tecniche di cui all'articolo 5, paragrafo 3, possono variare a seconda della sottocategoria.

### 4.2. *Salvaguardie relative ai costi*

Ai fini dell'analisi costi-benefici delle misure proposte si terrà conto, tra l'altro, di quanto segue:

- costo della misura proposta,
- benefici per l'interoperabilità derivanti dall'estensione dell'ambito di applicazione a particolari sottocategorie di reti e veicoli,

- riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtù di economie di scala e di un migliore impiego dei veicoli,
- riduzione dei costi d'investimento e di manutenzione/esercizio in virtù di una maggiore concorrenza tra fabbricanti e imprese di manutenzione,
- benefici per l'ambiente, grazie a miglioramenti tecnici del sistema ferroviario,
- maggiore sicurezza dell'esercizio.

Inoltre, tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

---

## ALLEGATO II

## 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,
  - materiale rotabile; oppure
- b) settori di natura funzionale:
  - esercizio e gestione del traffico,
  - manutenzione,
  - applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto 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 in particolare quanto segue:

**2.1. Infrastrutture**

Le strade ferrate, l'insieme dei binari, le opere di ingegneria (ponti, gallerie, ecc.), le relative infrastrutture nelle stazioni (marciapiedi, zone di accesso, tenendo presenti le esigenze delle persone a mobilità ridotta, ecc.), le apparecchiature di sicurezza e di protezione.

**2.2. Energia**

Il sistema di elettrificazione incluso il materiale aereo e le parti caricate a bordo delle apparecchiature di misurazione dei consumi elettrici.

**2.3. Controllo-comando e segnalamento**

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

**2.4. Esercizio e gestione del traffico**

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

Tutte le qualifiche professionali necessarie per assicurare servizi transfrontalieri.

### 2.5. Applicazioni telematiche

In linea con l'allegato I questo sistema 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.

### 2.6. Materiale rotabile

La struttura, il sistema di comando e controllo dell'insieme delle apparecchiature del treno, i dispositivi di captazione di corrente, le apparecchiature di trazione e di trasformazione dell'energia, di frenatura, di aggancio, gli organi di rotolamento (carrelli, assi) e la sospensione, le porte, le interfacce persona/macchina (macchinista, personale a bordo, passeggeri — tenendo presenti le esigenze delle persone a mobilità ridotta), i dispositivi di sicurezza passivi o attivi, i dispositivi necessari per la salute dei passeggeri e del personale a bordo.

### 2.7. Manutenzione

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

---

## ALLEGATO III

## REQUISITI ESSENZIALI

1. **Requisiti di portata generale**1.1. *Sicurezza*

- 1.1.1. La progettazione, la costruzione o la fabbricazione, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.
- 1.1.2. I parametri legati al contatto ruota-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata. I parametri delle apparecchiature di frenatura devono garantire che è 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 fatti allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.
- 1.1.5. I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere 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 comunitarie vigenti.
- 1.4.2. I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.
- 1.4.3. Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.
- 1.4.4. 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.

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

## 2. **Requisiti particolari di ogni sottosistema**

### 2.1. *Infrastrutture*

#### 2.1.1. Sicurezza

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

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.

### 2.2. *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.

## 2.5. *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.

## 2.7. *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 comunicazioni 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 d'informazioni inerenti alla sicurezza.

---



## ALLEGATO IV

**DICHIARAZIONE «CE» DI CONFORMITÀ E IDONEITÀ ALL'IMPIEGO DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ****1. Componenti di interoperabilità**

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

**1.1. Componenti comuni**

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

**1.2. Componenti comuni con caratteristiche specifiche**

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

**1.3. Componenti specifici**

Sono i componenti tipici di applicazioni ferroviarie.

**2. Ambito di applicazione**

La dichiarazione «CE» concerne:

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

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

**3. Contenuto della dichiarazione «CE»**

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

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

- riferimenti della direttiva,
- nome e indirizzo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e, nel caso del mandatario, indicare anche la ragione sociale del fabbricante),
- descrizione del componente di interoperabilità (marchio, tipo, ecc.),
- indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l'idoneità all'impiego (articolo 13),
- ogni descrizione pertinente cui risponde il componente di interoperabilità, in particolare le condizioni di impiego,

- nome e indirizzo dello/degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita per la conformità o l'idoneità all'impiego e data del certificato di esame con, eventualmente, la durata e le condizioni di validità del certificato,
  - se del caso, il riferimento delle specifiche europee,
  - identificazione del firmatario abilitato ad impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità.
-

## ALLEGATO V

**DICHIARAZIONE «CE» DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI**

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

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

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

## ALLEGATO VI

**PROCEDURA DI VERIFICA «CE» DEI SOTTOSISTEMI****1. Introduzione**

La verifica «CE» è la procedura mediante la quale un organismo notificato verifica e attesta che il sottosistema è:

- conforme alle disposizioni della direttiva,
- conforme alle altre disposizioni regolamentari che si applicano nel rispetto del trattato e può essere messo in servizio.

**2. Fasi**

La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:

- progettazione generale,
- produzione: realizzazione del sottosistema, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di genio civile, la fabbricazione, il montaggio dei componenti, la regolazione del tutto,
- prove del sottosistema terminato.

Per la fase di progettazione (includere le prove del tipo) e per la fase di produzione il richiedente può chiedere una valutazione come prima operazione.

In tal caso tale valutazione o valutazioni portano a una o più dichiarazioni intermedie di verifica rilasciate dall'organismo notificato scelto dal richiedente. L'organismo notificato a sua volta redige una dichiarazione «CE» di conformità intermedia del sottosistema per le pertinenti fasi.

**3. Attestato**

L'organismo notificato responsabile della verifica «CE» valuta la progettazione e la produzione del sottosistema e redige l'attestato di verifica destinato al richiedente che a sua volta redige la dichiarazione «CE» di verifica destinata all'autorità di tutela dello Stato membro nel quale il sottosistema è installato e/o gestito.

Se disponibili, l'organismo notificato tiene conto delle dichiarazioni intermedie di verifica e, al fine di rilasciare l'attestato «CE» di verifica,

- verifica che il sottosistema:
  - sia oggetto delle pertinenti dichiarazioni intermedie di verifica per la progettazione e la produzione, se il richiedente ha chiesto all'organismo notificato queste due fasi, oppure
  - corrisponde quale prodotto a tutti gli aspetti contemplati dalla dichiarazione intermedia di verifica relativa alla progettazione rilasciata al richiedente, se questi ha chiesto all'organismo notificato solo la fase di progettazione,
- verifica che esse coprano correttamente il requisito della STI e valuta gli elementi di progettazione e produzione non contemplati dalle dichiarazioni intermedie di verifica relative alla progettazione e/o produzione.

#### 4. Documentazione tecnica

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica deve essere costituita come segue:

- per le infrastrutture: piani di esecuzione delle opere, verbali di collaudo dei lavori di scavo e di armatura, rapporti di prove e controllo delle parti in calcestruzzo, ecc.,
- per gli altri sottosistemi: progettazioni di massima e di dettaglio conformi all'esecuzione, schemi degli impianti elettrici e idraulici, schemi dei circuiti di comando, descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, istruzioni operative e di manutenzione, ecc.,
- elenco dei componenti di interoperabilità di cui all'articolo 3 incorporati nel sottosistema,
- copie delle dichiarazioni «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti a norma dell'articolo 13 della direttiva, accompagnati ove necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni,
- se disponibili, la o le dichiarazioni intermedie di verifica e, se presenti, la o le dichiarazioni «CE» di conformità intermedia del sottosistema che corredano l'attestato «CE» di verifica, inclusi i risultati della verifica della loro validità da parte dell'organismo notificato,
- attestazione dell'organismo notificato incaricato della verifica «CE» che certifichi la conformità del progetto alle disposizioni della presente direttiva, accompagnata dalle corrispondenti note di calcolo e da esso vistata, in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte, nonché accompagnata dai rapporti di ispezione e audit svolti dall'organismo nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 5.3 e 5.4.

#### 5. Sorveglianza

- 5.1. L'obiettivo della sorveglianza «CE» è quello di garantire che durante la realizzazione del sottosistema siano soddisfatti gli obblighi derivanti dalla documentazione tecnica.
- 5.2. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione deve avere accesso in permanenza ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario, agli impianti di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi eventualmente ritenuti necessari per l'espletamento della sua missione. Il richiedente deve consegnargli o fargli pervenire ogni documento utile a tale effetto, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.
- 5.3. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per garantire il rispetto delle disposizioni della direttiva, fornisce in tale occasione un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione e può esigere di essere convocato durante certe fasi del cantiere.
- 5.4. L'organismo notificato può inoltre compiere visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere ad audit completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché eventualmente un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione.
- 5.5. L'organismo notificato controlla ogni sottosistema in cui è stato montato un componente di interoperabilità al fine di valutarne, quando così richiesto dalla STI pertinente, l'idoneità all'impiego nell'ambiente ferroviario cui è destinato, conformemente all'allegato IV, punto 2, della dichiarazione «CE» di idoneità all'impiego.

#### 6. Deposito

La documentazione completa di cui al punto 4 è depositata, a sostegno della dichiarazione DIV, se disponibile, rilasciata dall'organismo notificato incaricato dell'attestazione DIV o a sostegno dell'attestazione di conformità rilasciata dall'organismo notificato incaricato della verifica del sottosistema operativo, presso il richiedente. La documentazione è unita alla dichiarazione DIV e/o alla dichiarazione «CE» di verifica che il richiedente invia all'organo di tutela dello Stato membro interessato.

Una copia della documentazione è conservata dal richiedente per tutta la durata di esercizio del sottosistema ed è trasmessa agli altri Stati membri che ne fanno richiesta.

**7. Pubblicazione**

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

- le domande di verifica «CE» ricevute,
- le dichiarazioni intermedie di verifica rilasciate o rifiutate,
- le attestazioni di verifica rilasciate o rifiutate,
- le attestazioni di conformità rifiutate.

**8. Lingua**

La documentazione e la corrispondenza relativa alle procedure di verifica «CE» sono redatte in una lingua ufficiale dello Stato membro dove è stabilito il richiedente oppure in una lingua accettata da quest'ultimo.

---

## ALLEGATO VII

**PARAMETRI DA CONTROLLARE PER LA MESSA IN SERVIZIO DI VEICOLI NON CONFORMI ALLE STI E PER LA CLASSIFICAZIONE DELLE NORME NAZIONALI****1. Elenco dei parametri**

- 1) Informazioni generali
  - estremi della normativa nazionale in vigore,
  - condizioni nazionali particolari,
  - libretto di manutenzione,
  - libretto di servizio;
- 2) interfacce con le infrastrutture
  - pantografi,
  - apparecchiature di bordo relative all'alimentazione e impatto sulla compatibilità elettromagnetica, ingombro,
  - attrezzature di sicurezza diverse; ad esempio: controllo/comando, sistemi di comunicazione solo-treno;
- 3) caratteristiche relative al materiale rotabile
  - dinamica del veicolo,
  - sovrastruttura del veicolo,
  - respingenti e organi di trazione,
  - carrelli e organi di rotolamento,
  - sale montate e loro alloggiamento,
  - impianti di frenatura,
  - sistemi che richiedono sorveglianza; per esempio, sistema ad aria compressa,
  - vetri frontali e laterali,
  - porte,
  - sistemi di passaggio tra vagoni,
  - sistemi di controllo (software),
  - impianti per l'acqua potabile e le acque di scarico,
  - protezione dell'ambiente,
  - protezione antincendio,
  - salute e sicurezza dei dipendenti,

- cisterna e vagoni cisterna,
- contenitori con svuotamento a pressione,
- messa in sicurezza del carico,
- marcatura,
- tecniche di saldatura.

## 2. **Classificazione delle norme**

Le norme nazionali relative ai parametri di cui alla Sezione 1 sono suddivise nei tre gruppi seguenti. Le norme e le restrizioni aventi natura esclusivamente locale non rientrano in questa classificazione; la loro verifica fa parte dei controlli che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura istituiranno di comune accordo.

### *Gruppo A*

Il gruppo A comprende:

- norme internazionali,
- norme nazionali ritenute equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle norme nazionali di altri Stati membri.

### *Gruppo B*

Il gruppo B comprende tutte le norme che non rientrano nel gruppo A o nel gruppo C, o che non sono ancora state classificate come appartenenti a uno di questi gruppi.

### *Gruppo C*

Il gruppo C comprende le norme che sono strettamente necessarie e corrispondenti alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura ai fini di un'utilizzazione sicura e interoperabile nella rete di cui trattasi (ad esempio, l'ingombro).

---



## ALLEGATO VIII

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

1. L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato di eseguire le operazioni di verifica non possono intervenire né direttamente né come mandatari nella progettazione, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione dei componenti di interoperabilità o dei sottosistemi né nell'esercizio. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante e l'organismo.

2. L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire le operazioni di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e devono essere esenti da ogni pressione e sollecitazione, in particolare a carattere finanziario, atta a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone o associazioni di persone interessate ai risultati delle verifiche.

In particolare, l'organismo e il personale responsabile delle verifiche devono essere indipendenti dal punto di vista funzionale dalle autorità designate per il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio nell'ambito della presente direttiva, delle licenze nell'ambito della direttiva 95/18/CE e dei certificati di sicurezza nell'ambito della direttiva 2004/49/CE, nonché dai soggetti incaricati delle indagini in caso di incidenti.

3. L'organismo deve disporre del personale e dei mezzi necessari per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione delle verifiche; esso deve anche avere accesso al materiale necessario per le verifiche eccezionali.

4. Il personale incaricato dei controlli deve possedere:

- una buona formazione tecnica e professionale,
- una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che esso effettua ed una pratica sufficiente di tali controlli,
- l'idoneità necessaria a redigere le attestazioni, i verbali e i rapporti relativi ai controlli effettuati.

5. Deve essere garantita l'indipendenza del personale preposto al controllo. La retribuzione di ogni agente non deve essere in funzione del numero di controlli svolti né dei risultati di questi ultimi.

6. L'organismo deve sottoscrivere un'assicurazione di responsabilità civile, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato in base al diritto nazionale oppure i controlli siano compiuti direttamente dallo Stato membro.

7. Il personale dell'organismo è legato dal segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni (salvo nei confronti delle autorità amministrative e degli organismi di indagine sugli incidenti competenti dello Stato in cui esercita le sue attività nonché degli organismi di indagine sugli incidenti responsabili in materia di incidenti causati da guasti di componenti o sottosistemi di interoperabilità verificati), nel quadro della presente direttiva o di qualsiasi disposizione di diritto interno che le dia effetto.

---

## ALLEGATO IX

**DOCUMENTAZIONE PER RICHIESTA DI UNA DEROGA**

Al momento della presentazione della richiesta di deroga gli Stati membri devono fornire i documenti seguenti:

- a) una lettera formale in cui comunicano alla Commissione la deroga richiesta;
- b) un fascicolo, allegato alla lettera, comprendente almeno:
  - la descrizione dei lavori, beni e servizi oggetto della deroga, precisando le date principali, la collocazione geografica e il settore funzionale e tecnico,
  - un riferimento preciso alle STI (o alle relative parti) per cui è richiesta una deroga,
  - un riferimento preciso e dettagliato delle disposizioni alternative che saranno applicate,
  - per le domande presentate nell'ambito dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), la giustificazione della fase avanzata di sviluppo del progetto,
  - la giustificazione della deroga, comprese le ragioni principali di carattere tecnico, economico, commerciale, operativo e/o amministrativo,
  - qualsiasi altro elemento che giustifichi la richiesta di deroga,
  - una descrizione delle misure che lo Stato membro intende adottare per promuovere l'interoperabilità finale del progetto. La descrizione non è richiesta in caso di deroga minore.

La documentazione deve essere fornita su carta e in formato elettronico per permetterne la distribuzione fra i membri del comitato.

---

## ALLEGATO X

## PARTE A

## Direttive abrogate

(di cui all'articolo 40)

Direttiva 96/48/CE  
Direttiva 2001/16/CE  
Direttiva 2004/49/CE

Solo l'articolo 14

## PARTE B

## Termini per il recepimento nella legislazione nazionale

(di cui all'articolo 40)

Direttiva	Termine ultimo per il recepimento
96/48/CE	9 aprile 1999
2001/16/CE	20 aprile 2003
2004/49/CE	30 aprile 2006

ALLEGATO XI  
TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 96/48/CE	Direttiva 2001/16/CE	Presente direttiva
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2
—	—	Articolo 1, paragrafo 3
—	Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 1, paragrafo 4
Articolo 2, frase introduttiva	Articolo 2, frase introduttiva	Articolo 2, frase introduttiva
Articolo 2, lettere da a) a l)	Articolo 2, lettere da a) a l)	Articolo 2, lettere a), b) e da e) a m)
—	—	Articolo 2, lettere c) e d)
Articolo 2, lettera n)	Articolo 2, lettera m)	Articolo 2, lettera n)
Articolo 2, lettera o)	Articolo 2, lettera n)	Articolo 2, lettera o)
Articolo 2, lettera m)	Articolo 2, lettera o)	Articolo 2, lettera p)
Articolo 2, lettera p)	Articolo 2, lettera p)	Articolo 2, lettera q)
—	—	Articolo 2, lettere da r) a z)
Articoli 3, 4 e 5	Articoli 3, 4 e 5	Articoli 3, 4 e 5, paragrafi da 1 a 5
Articolo 5, paragrafo 6	Articolo 5, paragrafo 7	Articolo 5, paragrafo 7
—	—	Articolo 5, paragrafo 6
—	—	Articolo 5, paragrafo 8
Articolo 6, paragrafi da 1 a 8	Articolo 6, paragrafi da 1 a 8	Articolo 6, paragrafi da 1 a 8
—	—	Articolo 6, paragrafi 9 e 10
—	—	Articoli 7 e 8
Articolo 7	Articolo 7	Articolo 9
Articolo 8	Articolo 8	Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 9	Articolo 9	Articolo 10, paragrafo 2
Articolo 10, paragrafi da 1 a 3	Articolo 10, paragrafi da 1 a 3	Articolo 11, paragrafi da 1 a 3
—	Articolo 10, paragrafo 6	Articolo 11, paragrafo 4
—	—	Articolo 11, paragrafo 5
Articoli da 11 a 13	Articoli da 11 a 13	Articoli da 12 a 14
Articolo 14, paragrafi 1 e 2	Articolo 14, paragrafi 1 e 2	Articolo 15, paragrafi 1 e 2
Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 20
Articolo 14, paragrafi 4 e 5	Articolo 14, paragrafi 4 e 5	Articolo 33
—	—	Articolo 15, paragrafi 2 e 3
Articoli 15 e 16	Articoli 15 e 16	Articoli 16 e 17
Articolo 16, paragrafo 3	Articolo 16, paragrafo 3	Articolo 17, paragrafo 3
—	—	—
Articolo 18, paragrafi da 1 a 3	Articolo 18, paragrafi 1-3	Articolo 18, paragrafi da 1 a 3
—	—	Articolo 18, paragrafi 4 e 5
Articolo 19	Articolo 19	Articolo 19
Articolo 20	Articolo 20	Articolo 28
—	—	Articoli da 21 a 27
Articolo 21, paragrafi da 1 a 3	Articolo 21, paragrafi da 1 a 3	Articolo 29, paragrafi da 1 a 3
—	—	Articolo 29, paragrafi 4 e 5
Articolo 21 bis, paragrafo 1	Articolo 22	Articolo 30, paragrafo 2
Articolo 21, paragrafo 4	Articolo 21, paragrafo 4	Articolo 30, paragrafo 4
Articolo 21 bis, paragrafo 2	Articolo 21 bis	Articolo 30, paragrafo 1
Articolo 21 ter	—	—
Articolo 21 quater	Articolo 21 ter	Articolo 30, paragrafo 3

Direttiva 96/48/CE	Direttiva 2001/16/CE	Presente direttiva
Articolo 22	Articolo 26	Articolo 37
Articolo 22 <i>bis</i>	Articolo 24	Articoli 34 e 35
—	—	Articolo 32
—	Articolo 23	Articolo 31
—	Articolo 25	Articolo 36
Articolo 23	Articolo 27	Articolo 38
Articolo 24	Articolo 28	Articolo 39
—	—	Articolo 40
Articolo 25	Articolo 29	Articolo 41
Articolo 26	Articolo 30	Articolo 42
Allegati da I a VI	Allegati da I a VI	Allegati da I a VI
—	—	Allegato VII
Allegato VII	Allegato VII	Allegato VIII
—	—	Allegati da IX a XI