RETTIFICHE

Rettifica della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 138 del 26 maggio 2016)

La direttiva (UE) 2016/797 deve essere letta come segue:

«**DIRETTIVA (UE) 2016/797 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

dell'11 maggio 2016

relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([1]),

visto il parere del Comitato delle regioni ([2]),

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ([3]),

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]) ha subito varie e sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla sua rifusione.

(2) Per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle autorità competenti di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo unico, è opportuno in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti e attuando ogni azione necessaria nell'ambito dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 171 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

(3) Il perseguimento dell'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione dovrebbe portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi per la costruzione, il rinnovo, la ristrutturazione e l'esercizio del sistema ferroviario dell'Unione.

(4) Al fine di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico, ridurre i costi e la durata delle procedure di autorizzazione, e migliorare la sicurezza ferroviaria, è opportuno che le procedure di autorizzazione siano semplificate e armonizzate a livello dell'Unione.

(5) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a requisiti tecnici locali. Tali sistemi di trasporto pubblico locale non sono di norma soggetti all'obbligo di licenza nell'Unione. Inoltre, i tram e i sistemi di trasporto leggero su rotaia sono spesso soggetti alla legislazione in materia di circolazione stradale a causa dell'infrastruttura condivisa. Per tali ragioni, non è necessario che tali sistemi locali siano interoperabili ed è pertanto opportuno che siano esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri possono tuttavia applicare su base volontaria le disposizioni della presente direttiva ai sistemi di trasporto locali su rotaia, se lo ritengono opportuno.

([1]) GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.
([2]) GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.
([3]) Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 10 dicembre 2015 (GU C 57 del 12.2.2016, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 28 aprile 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).
([4]) Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

(6) Un tram-treno è un concetto di trasporto pubblico che consente un esercizio combinato sia su un'infrastruttura per il trasporto leggero su rotaia che su un'infrastruttura ferroviaria. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad escludere dall'ambito d'applicazione delle misure che attuano la presente direttiva i veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per permettere di effettuare il transito su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture ferroviarie soltanto a fini di connettività. Quando i tram-treni utilizzano un'infrastruttura ferroviaria, dovrebbe essere garantito il rispetto di tutti i requisiti essenziali, nonché del livello di sicurezza atteso per le linee interessate. Nei casi transfrontalieri le autorità competenti dovrebbero cooperare.

(7) 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 dell'infrastruttura e delle diverse imprese ferroviarie. Da questa compatibilità e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità del servizio e il costo dei servizi e su questa compatibilità e interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.

(8) È opportuno che il quadro normativo ferroviario a livello dell'Unione e degli Stati membri stabilisca ruoli e responsabilità precisi per garantire il rispetto delle norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie. La presente direttiva non dovrebbe pertanto comportare un livello ridotto di sicurezza o maggiori costi nel sistema ferroviario dell'Unione. A tal fine, è auspicabile che l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ('l'Agenzia') istituita dal regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e le autorità nazionali preposte alla sicurezza assumano la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilasciano.

(9) I regolamenti nazionali, le normative interne e le specifiche tecniche applicabili ai sistemi, ai sottosistemi e ai componenti ferroviari presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e stabiliscono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Tale situazione può impedire la circolazione dei treni senza ostacoli su tutto il territorio dell'Unione.

(10) Le industrie ferroviarie dell'Unione, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, necessitano di un mercato aperto e concorrenziale.

(11) È opportuno pertanto definire per tutta l'Unione requisiti essenziali relativi all'interoperabilità ferroviaria da applicare al suo sistema ferroviario.

(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, è opportuno distinguere chiaramente tra le norme o parti di norme che dovrebbero essere rese obbligatorie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva e le 'norme armonizzate' che sono state elaborate in conformità del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]). Ove strettamente necessario, le STI possono fare esplicito riferimento a norme o specifiche europee, che diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile.

(13) Al fine di aumentare realmente la competitività del settore ferroviario dell'Unione, senza distorcere la concorrenza tra gli attori fondamentali di tale sistema, le STI e le raccomandazioni dell'Agenzia relative a dette STI dovrebbero essere elaborate nel rispetto dei principi di apertura, consenso e trasparenza, come stabilito nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.

(14) La qualità dei servizi ferroviari dell'Unione dipende, tra l'altro, da un'eccellente compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso più ampio del termine, ovvero le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli (compresi i componenti di bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa compatibilità dipendono i livelli delle prestazioni, la sicurezza, la qualità del servizio e il costo.

(15) Le STI hanno un impatto diretto o potenziale sul personale coinvolto nell'esercizio e nella manutenzione dei sottosistemi. Pertanto, all'atto dell'elaborazione delle STI, l'Agenzia dovrebbe consultare, se del caso, le parti sociali.

(16) Dovrebbe essere 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 dovrebbe essere sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nelle STI e dovrebbe essere munito del relativo certificato comprendente la valutazione della conformità di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, oppure la valutazione dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità considerato nel suo ambiente ferroviario rispetto alle specifiche tecniche.

([1]) Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo all'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale).

([2]) Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).

(17) Nello sviluppo di nuove STI lo scopo dovrebbe essere sempre quello di assicurare la compatibilità con i sottosistemi esistenti. Ciò contribuirà a favorire la competitività del trasporto ferroviario e a evitare costi aggiuntivi non necessari connessi all'obbligo di ristrutturare o rinnovare i sottosistemi esistenti per garantire la compatibilità retroattiva. Nei casi eccezionali in cui non sia possibile assicurare la compatibilità, dovrebbe essere possibile per le STI definire il quadro necessario per decidere se i sottosistemi esistenti necessitano di una nuova decisione o autorizzazione di messa in servizio o d'immissione sul mercato e fissare le corrispondenti scadenze.

(18) Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ai requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, gli aspetti che devono ancora essere affrontati dovrebbero essere individuati come punti in sospeso in un allegato di tale STI. Per tali punti in sospeso, come pure per casi specifici, e a fini di conformità con i sistemi esistenti, dovrebbero applicarsi le norme nazionali, che possono essere adottate in uno Stato membro da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza, regionale o locale competente. Per evitare verifiche superflue e inutili oneri amministrativi, è opportuno classificare le norme nazionali al fine di stabilire l'equivalenza tra le norme nazionali dei diversi Stati membri che coprono la stessa materia.

(19) È opportuno precisare la procedura da seguire in caso di requisiti essenziali applicabili a un sottosistema che non sono ancora trattati nella corrispondente STI. In tal caso è opportuno che gli organismi incaricati delle procedure di valutazione di conformità e di verifica siano gli organismi designati di cui alla presente direttiva.

(20) La presente direttiva dovrebbe applicarsi all'intero sistema ferroviario dell'Unione e l'ambito di applicazione delle STI dovrebbe essere esteso in modo da riguardare i veicoli e le reti non inclusi nel sistema ferroviario transeuropeo. L'allegato I della direttiva 2008/57/CE dovrebbe pertanto essere semplificato.

(21) Le specifiche funzionali e tecniche che i sottosistemi e le loro interfacce devono rispettare possono variare in base all'utilizzo dei sottosistemi interessati, ad esempio in base alle categorie delle linee e dei veicoli, in particolare per assicurare la coerenza tra il sistema ferroviario ad alta velocità e quello convenzionale.

(22) Al fine di garantire la progressiva attuazione dell'interoperabilità ferroviaria in tutta l'Unione e di ridurre gradualmente l'eterogeneità dei sistemi preesistenti, le STI dovrebbero specificare le disposizioni da applicare in caso di rinnovo o di ristrutturazione dei sottosistemi esistenti e possono includere proposte per il completamento graduale del sistema definitivo. Tuttavia, al fine di mantenere la competitività del settore ferroviario e di evitare costi indebiti, l'entrata in vigore di STI nuove o modificate non dovrebbe comportare un immediato adattamento dei veicoli e delle infrastrutture alle nuove specifiche.

(23) Le STI dovrebbero precisare quando la ristrutturazione e il rinnovo delle infrastrutture e dei veicoli richiedono una nuova autorizzazione. In tutti i casi di ristrutturazione e rinnovo delle infrastrutture, è opportuno che il richiedente presenti, attraverso lo sportello unico di cui al regolamento (UE) 2016/796 un fascicolo all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, affinché quest'ultima possa decidere se è necessaria una nuova autorizzazione sulla base dei criteri stabiliti nella presente direttiva. In caso di ristrutturazione e di rinnovo dei veicoli muniti di autorizzazione all'immissione sul mercato, il richiedente dovrebbe essere in grado di decidere se deve richiedere una nuova autorizzazione all'autorità nazionale preposta alla sicurezza o all'Agenzia sulla base dei criteri stabiliti nella presente direttiva.

(24) In considerazione dell'approccio graduale verso l'eliminazione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione 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.

(25) Al fine di eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, e a seguito dell'estensione dell'ambito di applicazione delle STI all'intero sistema ferroviario dell'Unione, è opportuno ridurre progressivamente il volume di norme nazionali. Le norme nazionali strettamente legate ai sistemi esistenti dovrebbero essere distinte da quelle necessarie per coprire i punti in sospeso nelle STI. È opportuno eliminare progressivamente le norme di quest'ultimo tipo, in seguito alla chiusura dei punti in sospeso nelle STI.

(26) Le norme nazionali dovrebbero essere elaborate e pubblicate in modo tale da risultare comprensibili a qualsiasi potenziale utente di una rete nazionale. Tali norme fanno spesso riferimento ad altri documenti, come norme nazionali, norme europee, norme internazionali o altre specifiche tecniche che potrebbero essere parzialmente o totalmente protette da diritti di proprietà intellettuale. L'obbligo di pubblicazione non dovrebbe pertanto applicarsi ai documenti cui, direttamente o indirettamente, fa riferimento la norma nazionale.

(27) L'adozione di un approccio graduale soddisfa l'obiettivo di interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione, sistema caratterizzato da un patrimonio nazionale di infrastrutture e veicoli vetusti, il cui adattamento o rinnovamento implicano onerosi investimenti, e per questo si dovrebbe fare in modo di mantenere la competitività della ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto.

(28) Vista l'estensione e la complessità del sistema ferroviario dell'Unione, è risultato necessario, per motivi pratici, operare una sua scomposizione nei sottosistemi seguenti: infrastruttura, controllo-comando e segnalamento a terra, controllo-comando e segnalamento di bordo, energia, materiale rotabile, esercizio e gestione del traffico, manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci. Per ciascuno di tali sottosistemi occorre precisare i requisiti essenziali e determinare le specifiche tecniche necessarie, particolarmente per

i componenti e le interfacce, al fine di soddisfare tali requisiti essenziali. Lo stesso sistema è scomposto in elementi fissi e mobili, che comprendono, da un lato, la rete che è composta di linee, stazioni, 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 su tale rete. Pertanto, ai fini della presente direttiva, un veicolo è composto di un sottosistema ('materiale rotabile') e, ove opportuno, di altri sottosistemi (principalmente il sottosistema 'controllo-comando e segnalamento' di bordo). Anche se il sistema è suddiviso in diversi elementi, l'Agenzia dovrebbe mantenere una visione globale dello stesso, al fine di promuovere l'interoperabilità e la sicurezza.

(29) La convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, di cui l'Unione è firmataria, definisce l'accessibilità quale uno dei suoi principi generali e invita gli Stati firmatari ad adottare misure adeguate per garantire alle persone con disabilità l'accesso su base di uguaglianza con gli altri, anche elaborando e promulgando norme e orientamenti minimi in materia di accessibilità nonché monitorandone l'attuazione. L'accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta costituisce quindi un requisito essenziale per l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.

(30) Nessuno può essere discriminato, direttamente o indirettamente, a causa di una disabilità. Al fine di garantire che tutti i cittadini dell'Unione possano godere dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo unico, gli Stati membri dovrebbero promuovere un sistema ferroviario accessibile a tutti.

(31) È opportuno che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione non dia luogo a costi ingiustificati e non pregiudichi il mantenimento dell'interoperabilità delle reti ferroviarie esistenti.

(32) Le STI hanno un impatto anche sulle condizioni di utilizzo del trasporto ferroviario da parte degli utenti e occorre pertanto consultare questi ultimi sugli aspetti che li riguardano, comprese, se del caso, le organizzazioni di persone con disabilità.

(33) È opportuno consentire che ciascuno Stato membro interessato non applichi determinate STI in un numero limitato di circostanze debitamente motivate. È opportuno definire chiaramente tali circostanze e le procedure da seguire in caso di non applicazione di una data STI.

(34) L'elaborazione e l'applicazione delle STI al sistema ferroviario dell'Unione non dovrebbero ostacolare l'innovazione tecnologica e quest'ultima dovrebbe mirare al miglioramento delle prestazioni economiche.

(35) Per soddisfare le disposizioni appropriate relative alle procedure di appalto nel settore ferroviario e, in particolare, quelle stabilite nella direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), gli enti appaltanti devono includere le specifiche tecniche nei documenti generali o nei capitolati d'onere propri di ogni appalto. A tal fine è necessario elaborare una serie di norme che servano da riferimento a tali specifiche tecniche.

(36) Un sistema internazionale di normazione in grado di produrre norme effettivamente utilizzate dai partner del commercio internazionale e che soddisfino le esigenze della politica unionale presenta un interesse per l'Unione. Di conseguenza, è opportuno che le organizzazioni europee di normazione proseguano la loro cooperazione con le organizzazioni internazionali di normazione.

(37) L'ente appaltante, che ordina la progettazione, la costruzione, il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema, potrebbe essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura, un soggetto responsabile della manutenzione, un detentore o un concessionario incaricato di realizzare un progetto. Gli enti appaltanti dovrebbero definire i requisiti necessari per completare le specifiche europee o le altre norme. È opportuno che tali specifiche soddisfino i requisiti essenziali armonizzati a livello unionale cui deve rispondere il sistema ferroviario dell'Unione.

(38) Le procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti dovrebbero essere basate sull'uso dei moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della presente direttiva. È opportuno elaborare per quanto possibile, onde favorire lo sviluppo industriale, le procedure basate su un sistema di controllo della qualità.

(39) La conformità dei componenti è correlata principalmente alla loro area d'uso, al fine di garantire l'interoperabilità del sistema, e non soltanto la loro libera circolazione nel mercato dell'Unione. Dovrebbe essere valutata l'idoneità all'impiego dei componenti più critici riguardo alla sicurezza, la disponibilità o l'economia del sistema. Non è quindi necessario che il fabbricante ponga la marcatura 'CE' sui componenti soggetti alla presente direttiva. In base alla valutazione della conformità e/o dell'idoneità all'impiego, dovrebbe essere sufficiente la dichiarazione di conformità del fabbricante.

(40) I fabbricanti hanno comunque l'obbligo di apporre, per alcuni componenti, la marcatura 'CE' che ne attesti la conformità ad altra normativa pertinente dell'Unione.

([1]) Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

(41) Quando una STI entra in vigore, un certo numero di componenti di interoperabilità sono già sul mercato. È opportuno prevedere un periodo transitorio affinché tali componenti possano essere integrati in un sottosistema anche se non sono strettamente conformi alla STI in questione.

(42) È opportuno assoggettare i sottosistemi che costituiscono il sistema ferroviario dell'Unione a una procedura di verifica. Tale verifica dovrebbe consentire alle entità responsabili della loro messa in servizio o immissione sul mercato di accertarsi che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio il risultato sia conforme alle disposizioni regolamentari, tecniche e operative di esercizio in vigore. Ciò dovrebbe anche far sì che i fabbricanti possano fare affidamento su una parità di trattamento in tutti gli Stati membri.

(43) Dopo la messa in servizio o l'immissione sul mercato di un sottosistema, è opportuno assicurarsi che esso sia utilizzato e sottoposto a manutenzione in conformità ai requisiti essenziali che lo riguardano. Conformemente alla direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), la responsabilità del rispetto di tali requisiti incombe al gestore dell'infrastruttura, all'impresa ferroviaria o al soggetto responsabile della manutenzione, ognuno per i propri sottosistemi e per la propria parte.

(44) Se, in fase di esercizio, si riscontra che un veicolo o un tipo di veicolo non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, è opportuno che le imprese ferroviarie interessate adottino le misure correttive necessarie per rendere il veicolo o i veicoli conformi. Inoltre, qualora tale non conformità porti a un rischio grave per la sicurezza, dovrebbe essere possibile per le autorità nazionali preposte alla sicurezza responsabili della supervisione della circolazione del veicolo adottare le misure di sicurezza temporanee necessarie, compresa l'immediata limitazione o sospensione dell'esercizio relativo. Se le misure correttive si rivelano insufficienti e permane il rischio grave per la sicurezza generato dalla non conformità, è opportuno consentire alle autorità nazionali preposte alla sicurezza o all'Agenzia di revocare o modificare l'autorizzazione. In tale contesto, per rischio grave per la sicurezza dovrebbe intendersi una grave assenza di conformità agli obblighi giuridici o ai requisiti di sicurezza che di per sé, o in una serie di eventi conseguenti, può causare un incidente o un incidente grave. La procedura di revoca dovrebbe essere basata su un adeguato scambio di informazioni tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza, compreso l'utilizzo di registri.

(45) I rispettivi ruoli e responsabilità di tutti i soggetti coinvolti dovrebbero essere precisati in relazione alle procedure per l'immissione sul mercato e l'uso dei veicoli e per la messa in servizio degli impianti fissi.

(46) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare ed eventualmente condividere le competenze per il rilascio delle autorizzazioni tenendo debito conto della sicurezza. A tal fine, dovrebbero essere conclusi accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

(47) Al fine di garantire la conformità delle apparecchiature del 'sistema europeo di gestione del traffico ferroviario' (European Rail Traffic Management System — ERTMS) alle pertinenti specifiche in vigore e di evitare che ulteriori requisiti relativi all'ERTMS ne compromettano l'interoperabilità, l'Agenzia dovrebbe agire in qualità di autorità di sistema per l'ERTMS. A tal fine, l'Agenzia dovrebbe essere responsabile di valutare le soluzioni tecniche previste prima che siano lanciate o pubblicate gare d'appalto relative alle apparecchiature ERTMS a terra, al fine di verificare se tali soluzioni tecniche siano conformi alle STI pertinenti e siano pienamente interoperabili. Dovrebbe essere evitata qualsiasi sovrapposizione tra la suddetta valutazione da parte dell'Agenzia e i compiti degli organismi notificati nella procedura di verifica. Il richiedente dovrebbe pertanto comunicare all'Agenzia se è già stata avviata la procedura di verifica svolta dall'organismo notificato o se è già disponibile un certificato di conformità. Il richiedente dovrebbe poter scegliere di richiedere una tale valutazione all'Agenzia per ogni singolo progetto ERTMS o per una combinazione di progetti, una linea, un gruppo di linee o una rete.

(48) L'entrata in vigore della presente direttiva non dovrebbe ritardare la realizzazione di progetti ERTMS che hanno già completato la loro procedura di gara o di appalto.

(49) Al fine di facilitare l'immissione sul mercato dei veicoli e ridurre l'onere amministrativo è opportuno introdurre il concetto di autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo che sia valida in tutta l'Unione. Sebbene le autorizzazioni all'immissione sul mercato consentano transazioni commerciali di veicoli ovunque nel mercato dell'Unione, un veicolo può essere usato soltanto nell' nell'area d'uso per cui è rilasciata l'autorizzazione. In tale contesto, qualsiasi estensione dell'area d'uso dovrebbe essere oggetto di un'autorizzazione aggiornata per il veicolo. È necessario che anche i veicoli già autorizzati a norma di precedenti direttive ricevano un'autorizzazione d'immissione sul mercato se sono destinati a essere utilizzati su reti non contemplate dalle autorizzazioni preesistenti.

(50) Se l'area d'uso è limitata a una o più reti all'interno di uno Stato membro, il richiedente dovrebbe poter scegliere se presentare la domanda di autorizzazione del veicolo, attraverso lo sportello unico di cui al regolamento (UE) 2016/796, all'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro oppure all'Agenzia. La scelta effettuata dal richiedente dovrebbe essere vincolante fino a quando non si completi la domanda o non vi si ponga fine.

([1]) Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (cfr. pag. 102 della presente Gazzetta ufficiale).

(51) Il richiedente dovrebbe disporre di un'adeguata procedura di ricorso avverso una decisione dell'Agenzia o delle autorità nazionali preposte alla sicurezza o per la loro inadempienza. È inoltre opportuno stabilire precise disposizioni procedurali e di risoluzione delle controversie per affrontare le situazioni in cui l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza siano in disaccordo sulle valutazioni effettuate in relazione al rilascio delle autorizzazioni dei veicoli.

(52) Le misure specifiche, compresi gli accordi di cooperazione, dovrebbero tener conto della specifica situazione geografica e storica di taluni Stati membri, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato interno.

(53) Qualora l'esercizio sia limitato a reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche e tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, il richiedente dovrebbe poter assolvere alle formalità necessarie localmente, interagendo con le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. A tal fine, per ridurre gli oneri e i costi amministrativi, dovrebbe essere possibile, per gli accordi di cooperazione che dovranno essere conclusi tra l'Agenzia e le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza, disporre l'opportuna assegnazione dei compiti, fatta salva l'assunzione da parte dell'Agenzia della responsabilità ultima per il rilascio dell'autorizzazione.

(54) Le reti ferroviarie situate negli Stati baltici (Estonia, Lettonia e Lituania) hanno uno scartamento di 1 520 mm, identico a quello dei paesi terzi limitrofi, ma diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione. Queste reti baltiche hanno ereditato requisiti tecnici e operativi comuni, che di fatto determinano l'interoperabilità tra di loro, e, a tale riguardo, l'autorizzazione del veicolo rilasciata in uno di detti Stati membri potrebbe essere valida per il resto di tali reti. Per facilitare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per l'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo o per l'autorizzazione del tipo di veicoli e ridurre in tali casi l'onere finanziario e amministrativo per il richiedente, gli specifici accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero comprendere, se necessario, la possibilità di appaltare compiti a dette autorità nazionali preposte alla sicurezza.

(55) Gli Stati membri per i quali una parte consistente del traffico ferroviario ha luogo con paesi terzi che hanno lo stesso scartamento, il quale è diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, dovrebbero poter mantenere procedure di autorizzazione dei veicoli diverse per i carri merci e le carrozze passeggeri che sono in uso comune con i paesi terzi in questione.

(56) Per motivi di tracciabilità e di sicurezza, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero attribuire a un veicolo un numero europeo del veicolo, quando ciò è richiesto dal detentore del veicolo. Le informazioni sul veicolo dovrebbero poi essere iscritte in un registro dei veicoli. I registri dei veicoli dovrebbero essere consultabili da parte di tutti gli Stati membri così come ad alcuni operatori economici dell'Unione e i relativi dati dovrebbero essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri dovrebbero formare oggetto di specifiche comuni, sia funzionali che tecniche. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi indebiti, la Commissione dovrebbe adottare una specifica per un registro europeo dei veicoli che incorpori i registri nazionali dei veicoli, con lo scopo di creare uno strumento comune che, allo stesso tempo, consenta il mantenimento di funzioni supplementari rilevanti per le esigenze specifiche degli Stati membri.

(57) Al fine di garantire la tracciabilità dei veicoli e della loro storia, è opportuno registrare i riferimenti relativi alle autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo insieme agli altri dati concernenti il veicolo.

(58) È opportuno stabilire procedure per verificare la compatibilità tra i veicoli e le tratte sulle quali devono essere utilizzati dopo il rilascio dell'autorizzazione d'immissione sul mercato sul mercato e prima dell'utilizzo, da parte di un'impresa ferroviaria, di un veicolo nella sua area d'uso, come specificato nell'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo.

(59) Gli organismi notificati responsabili per l'esame delle procedure di valutazione della conformità e dell'idoneità all'impiego dei componenti, nonché della procedura di verifica dei sottosistemi, dovrebbero, in particolare in mancanza di una specifica europea, coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile.

(60) L'accreditamento trasparente, quale previsto dal regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), garantendo il necessario livello di fiducia nei certificati di conformità, dovrebbe essere considerato dalle autorità pubbliche nazionali di tutta l'Unione lo strumento privilegiato per dimostrare la competenza tecnica degli organismi notificati e, *mutatis mutandis*, degli organismi designati per verificare il rispetto delle norme nazionali. Le autorità nazionali dovrebbero essere in grado tuttavia di ritenere di possedere strumenti idonei a effettuare esse stesse tale valutazione. In tal caso, al fine di garantire un adeguato livello di affidabilità delle valutazioni effettuate da altre autorità nazionali, esse dovrebbero fornire alla Commissione e agli altri Stati membri le necessarie prove documentali a dimostrazione dell'ottemperanza ai pertinenti requisiti normativi applicati agli organismi di valutazione della conformità.

([1]) Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

(61) La presente direttiva dovrebbe limitarsi a stabilire i requisiti di interoperabilità per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità. Per agevolare la conformità a tali requisiti è necessario prevedere una presunzione di conformità per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità che sono conformi alle norme armonizzate adottate a norma del regolamento (UE) n. 1025/2012 ai fini della formulazione delle specifiche tecniche dettagliate relative a tali requisiti.

(62) È opportuno che le misure adottate a norma della presente direttiva siano integrate da iniziative intese a fornire sostegno finanziario alle tecnologie innovative e interoperabili nel settore ferroviario dell'Unione.

(63) Al fine di integrare taluni elementi non essenziali della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo agli obiettivi specifici di ogni STI. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(64) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione in relazione ai seguenti aspetti: le STI e le modifiche delle stesse, comprese le modifiche necessarie a colmare le carenze delle STI; il modello della dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e i documenti di accompagnamento; le informazioni da includere nel fascicolo che dovrebbe accompagnare la richiesta di non applicazione di una o più STI o di parte di esse; il formato e i metodi di trasmissione di tale fascicolo e, se del caso, la decisione sulla non applicazione di STI; la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi allo scopo di facilitare le verifiche di compatibilità tra attrezzature fisse e mobili; i dettagli della procedura 'CE' di verifica e della procedura di verifica nel caso in cui si applichino norme nazionali e i modelli per la dichiarazione 'CE' di verifica e i modelli per i documenti del fascicolo tecnico che dovrebbe corredare la dichiarazione di verifica, nonché i modelli per i certificati di verifica; i dettagli pratici ai fini dell'autorizzazione dei veicoli; il modello per la dichiarazione di conformità al tipo e, se del caso, i moduli *ad hoc* per la valutazione della conformità; i registri nazionali dei veicoli, il registro europeo dei veicoli e il registro delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato nonché le specifiche comuni relative al contenuto, al formato dei dati, all'architettura funzionale e tecnica, alle modalità operative e alle norme per l'introduzione e la consultazione dei dati del registro dell'infrastruttura. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

(65) È opportuno che le STI siano oggetto di revisione periodica. Qualora siano rilevate carenze nelle STI, è opportuno chiedere all'Agenzia di elaborare un parere che, a determinate condizioni, possa essere pubblicato e utilizzato da tutti i soggetti interessati (compresi l'industria e gli organismi notificati) quale strumento di conformità accettabile in attesa della revisione delle pertinenti STI.

(66) Gli atti di esecuzione che istituiscono nuove STI o modificano STI dovrebbero riflettere gli obiettivi specifici stabiliti dalla Commissione mediante atti delegati.

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

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

(69) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'interoperabilità del sistema ferroviario su scala unionale, non può essere conseguito 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 essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(70) L'obbligo di recepimento della presente direttiva nel diritto nazionale dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alla direttiva 2008/57/CE. L'obbligo di recepire le disposizioni che restano immutate discende dalla direttiva 2008/57/CE.

([1]) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

(71) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto nazionale delle direttive elencate nell'allegato V, parte B,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce le condizioni da soddisfare per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione in modo compatibile con la direttiva (UE) 2016/798, al fine di definire un livello ottimale di armonizzazione tecnica, per consentire di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico e alla progressiva realizzazione del mercato interno. Tali condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di tale sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza applicabili al personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione del sistema.

2. La presente direttiva stabilisce le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure, nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario dell'Unione necessarie per realizzarne l'interoperabilità.

3. La presente direttiva non si applica:

a) alle metropolitane;

b) ai tram e ai veicoli leggeri su rotaia, e alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli;

c) alle reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario dell'Unione e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese che operano esclusivamente su tali reti.

4. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione delle misure che attuano la presente direttiva:

a) le infrastrutture ferroviarie private, binari di raccordo compresi, utilizzate dal relativo proprietario o da un operatore ai fini delle loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone per fini non commerciali, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture;

b) le infrastrutture e i veicoli destinati a un uso strettamente locale, storico o turistico;

c) le infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario a fini di connettività per quei veicoli soltanto; e

d) i veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari pesanti necessari per permettere che il transito avvenga su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture ferroviarie soltanto a fini di connettività.

5. Per i tram-treni operanti nel sistema ferroviario dell'Unione, qualora non esistano STI ad essi applicabili, si applicano le seguenti disposizioni:

a) gli Stati membri interessati provvedono a che siano adottate norme nazionali o altre pertinenti misure accessibili per garantire che tali tram-treni soddisfino i requisiti essenziali pertinenti;

b) gli Stati membri possono adottare norme nazionali per specificare la procedura di autorizzazione applicabile a tali tram-treni. L'autorità che rilascia l'autorizzazione dei veicoli consulta l'autorità nazionale preposta alla sicurezza (NSA) competente al fine di garantire che l'esercizio misto di tram-treni e treni soddisfi tutti i requisiti essenziali nonché gli obiettivi comuni di sicurezza (Common Safety Target — CST) pertinenti;

c) in deroga all'articolo 21, in caso di esercizio transfrontaliero, le pertinenti autorità competenti cooperano ai fini del rilascio delle autorizzazioni dei veicoli.

Il presente paragrafo non si applica ai veicoli esclusi dall'ambito d'applicazione della presente direttiva in conformità dei paragrafi 3 e 4.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

1) 'sistema ferroviario dell'Unione': gli elementi elencati all'allegato I;

2) 'interoperabilità': la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate;

3) 'veicolo': veicolo ferroviario idoneo a circolare con le proprie ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione; un veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;

4) 'rete': linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema ferroviario dell'Unione;

5) 'sottosistemi': parti strutturali o funzionali del sistema ferroviario dell'Unione come stabilito nell'allegato II;

6) 'sottosistema mobile': il sottosistema materiale rotabile e il sottosistema controllo-comando e segnalamento di bordo;

7) 'componenti di interoperabilità': qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati a essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario, compresi i beni materiali e quelli immateriali;

8) 'prodotto': un prodotto ottenuto tramite un processo di fabbricazione, inclusi i componenti di interoperabilità e i sottosistemi;

9) 'requisiti essenziali': l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario dell'Unione, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;

10) 'specifica europea': una specifica che rientra in una delle seguenti categorie:

   — una specifica tecnica comune, quale definita nell'allegato VIII della direttiva 2014/25/UE;

   — un'approvazione tecnica europea di cui all'articolo 60 della direttiva 2014/25/UE; o

   — una norma europea quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012;

11) 'specifica tecnica di interoperabilità' ('STI'): una specifica adottata a norma della presente direttiva di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione;

12) 'parametro fondamentale': ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e specificata nelle STI pertinenti;

13) 'caso specifico': ogni parte del sistema ferroviario che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o permanenti, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema esistente, in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete dal resto dell'Unione, la sagoma, lo scartamento o l'interasse fra i binari, i veicoli destinati a un uso strettamente locale, regionale o storico e i veicoli in provenienza o a destinazione di paesi terzi;

14) 'ristrutturazione': lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione 'CE' di verifica, qualora tale documentazione sia presente, e che migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

15) 'rinnovo': lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

16) 'sistema ferroviario esistente': l'insieme costituito dalle linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente nonché dai veicoli di ogni categoria e origine che percorrono dette infrastrutture;

17) 'sostituzione nell'ambito della manutenzione': sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nell'ambito della manutenzione preventiva o correttiva;

18) 'tram-treno': un veicolo progettato per un uso combinato sia su infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia che su infrastrutture ferroviarie;

19) 'messa in servizio': insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo in servizio operativo;

20) 'ente appaltante': un ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema;

21) 'detentore': una persona fisica o giuridica che, essendo il proprietario del veicolo o avendo diritto a usarlo, lo sfrutta come mezzo di trasporto ed è registrato come tale in un registro dei veicoli di cui all'articolo 47;

22) 'richiedente': una persona fisica o giuridica che chiede un'autorizzazione, sia esso un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un' altra persona fisica o giuridica, come un fabbricante, un proprietario o un detentore. Ai fini dell'articolo 15, per 'richiedente' si intende un ente appaltante o un fabbricante o i suoi mandatari. Ai fini dell'articolo 19, per 'richiedente' si intende una persona fisica o giuridica che richiede la decisione dell'Agenzia per l'approvazione delle soluzioni tecniche prospettate per i progetti di apparecchiature ERTMS a terra;

23) 'progetto in fase avanzata di sviluppo': qualsiasi progetto la cui progettazione/costruzione è giunta a una fase tale che una modifica delle specifiche tecniche potrebbe compromettere la fattibilità del progetto previsto;

24) 'norma armonizzata': una norma europea quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) n. 1025/2012;

25) 'autorità nazionale preposta alla sicurezza': l'autorità preposta alla sicurezza definita all'articolo 3, punto 7), della direttiva (UE) 2016/798;

26) 'tipo': il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce il certificato di esame del tipo o del progetto descritto nel pertinente modulo di verifica;

27) 'serie': una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;

28) 'soggetto responsabile della manutenzione' (Entity in charge of Maintenance — ECM): soggetto responsabile della manutenzione quale definito all'articolo 3, punto 20), della direttiva (UE) 2016/798;

29) 'trasporto leggero su rotaia': un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano con una resistenza alla collisione di C-III o C-IV (conformemente alla norma EN 15227:2011) e una resistenza massima del veicolo di 800 kN (sforzo longitudinale di compressione nella zona di accoppiamento); i sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o condividerlo con il traffico stradale e in generale non effettuano scambi con veicoli adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su lunga distanza;

30) 'norme nazionali': tutte le norme vincolanti adottate in uno Stato membro, indipendentemente dall'organismo che le emana, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici, diversi da quelli stabiliti dalle norme unionali o internazionali, che sono applicabili all'interno di detto Stato membro alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o ai terzi;

31) 'stato di funzionamento di progetto': il normale modo di funzionamento e le condizioni di degrado prevedibili (compresa l'usura) nei limiti e nelle condizioni di utilizzo specificate nei fascicoli tecnici e di manutenzione;

32) 'area d'uso di un veicolo': una o più reti all'interno di uno Stato membro o di un gruppo di Stati membri in cui un veicolo è destinato ad essere utilizzato;

33) 'strumenti di conformità accettabili': pareri non vincolanti emessi dall'Agenzia per definire i metodi atti a stabilire il rispetto dei requisiti essenziali;

34) 'strumenti di conformità nazionali accettabili': pareri non vincolanti emessi dagli Stati membri per definire i metodi atti a stabilire il rispetto delle norme nazionali;

35) 'immissione sul mercato': la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione di un componente di interoperabilità, di un sottosistema o di un veicolo in grado di funzionare nel suo stato di funzionamento di progetto;

36) 'fabbricante': qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto nella forma di componenti di interoperabilità, sottosistemi o veicoli o lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza con il proprio nome o marchio;

37) 'mandatario': persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che ha ricevuto da un fabbricante o da un ente appaltante un mandato scritto che la autorizza ad agire per conto di tale fabbricante o ente appaltante in relazione a determinati compiti;

38) 'specifica tecnica': un documento che prescrive i requisiti tecnici che un prodotto, un sottosistema, un processo o un servizio devono soddisfare;

39) 'accreditamento': l'accreditamento quale definito al punto 10 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 765/2008;

40) 'organismo nazionale di accreditamento': un organismo nazionale di accreditamento quale definito al punto 11 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 765/2008;

41) 'valutazione della conformità': la procedura atta a dimostrare se le prescrizioni specifiche relative a un prodotto, a un processo, a un servizio, a un sottosistema, a una persona o a un organismo sono state rispettate;

42) 'organismo di valutazione della conformità': un organismo notificato o designato responsabile delle attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un 'organismo notificato' a seguito della notifica da parte di uno Stato membro; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un 'organismo designato' a seguito della designazione da parte di uno Stato membro;

43) 'persona con disabilità e persona a mobilità ridotta': tutte le persone che hanno una menomazione fisica, mentale, intellettiva o sensoriale, permanente o temporanea, che, interagendo con altre barriere, può ostacolare il pieno ed efficace utilizzo dei trasporti da parte di tale persona su base di uguaglianza con gli atri passeggeri, o la cui mobilità nell'utilizzo dei mezzi di trasporto è ridotta a causa dell'età;

44) 'gestore dell'infrastruttura': un gestore di un'infrastruttura, quale definito al punto 2 dell'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]);

45) 'impresa ferroviaria': impresa ferroviaria quale definita al punto 1 dell'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione. Sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.

Articolo 3

Requisiti essenziali

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

2. Le specifiche tecniche di cui all'articolo 60 della direttiva 2014/25/UE, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nell'Unione, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

CAPO II

SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

Articolo 4

Oggetto delle STI

1. Ogni sottosistema definito nell'allegato II è oggetto di una STI. Ove necessario, un sottosistema può essere oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi.

2. I sottosistemi fissi devono essere conformi alle STI e alle norme nazionali vigenti al momento della richiesta di autorizzazione di messa in servizio, conformemente alla presente direttiva e fatto salvo il paragrafo 3, lettera f).

I veicoli devono essere conformi alle STI e alle norme nazionali vigenti al momento della richiesta di autorizzazione d'immissione sul mercato, conformemente alla presente direttiva e fatto salvo il paragrafo 3, lettera f).

La conformità e il rispetto dei sottosistemi fissi e dei veicoli devono essere costantemente garantiti durante il loro esercizio.

3. Ogni STI, ove necessario per realizzare gli obiettivi della presente direttiva di cui all'articolo 1:

a) definisce l'ambito di applicazione previsto (parte della rete o dei veicoli di cui all'allegato I; sottosistema o parte del sottosistema di cui all'allegato II);

b) precisa i requisiti essenziali per il sottosistema interessato e le loro interfacce in relazione agli altri sottosistemi;

c) definisce le specifiche funzionali e tecniche che il sottosistema e le sue interfacce devono rispettare in relazione agli altri sottosistemi. Se necessario, le specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, per esempio a seconda delle categorie di linee, di nodi e/o di veicoli di cui all'allegato I;

d) determina i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione;

e) indica, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, da un lato, o per la verifica 'CE' dei sottosistemi, dall'altro. Tali procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 2010/713/UE della Commissione ([2]);

f) indica la strategia di applicazione delle STI, precisando in particolare le tappe da superare, tenendo conto dei costi e dei vantaggi prevedibili e delle ripercussioni previste sulle parti interessate, per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato delle STI. Qualora sia necessaria l'attuazione coordinata della STI, come lungo un corridoio o tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, la strategia può includere proposte per un completamento graduale;

([1]) Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

([2]) Decisione 2010/713/UE della Commissione, del 9 novembre 2010, concernente i moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 319 del 4.12.2010, pag. 1).

g) indica, per il personale interessato, i requisiti di qualifica professionale e d'igiene e di sicurezza sul luogo di lavoro richiesti per il funzionamento e la manutenzione del sottosistema interessato nonché per l'applicazione delle STI;

h) indica le disposizioni applicabili ai sottosistemi esistenti e ai veicoli, in particolare in caso di rinnovo o di ristrutturazione e in tali casi, i lavori di modifica che necessitano della domanda per una nuova autorizzazione;

i) indica i parametri dei veicoli e dei sottosistemi fissi che l'impresa ferroviaria deve verificare e le procedure da applicare per verificare detti parametri in seguito al rilascio dell'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo e prima del primo utilizzo del veicolo, onde garantire la compatibilità tra i veicoli e le tratte su cui tali veicoli devono essere esercitati.

4. Ciascuna STI è sviluppata partendo dall'esame del sottosistema esistente e indica un sottosistema target raggiungibile in maniera progressiva ed entro termini ragionevoli. In questa maniera, l'adozione delle STI e l'osservanza delle stesse facilitano gradualmente la realizzazione dell'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.

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 e in particolare in merito: alla sagoma, allo scartamento o all'interasse fra i binari e ai veicoli in provenienza o a destinazione dei paesi terzi. Per ciascun caso specifico la STI precisa le modalità di applicazione degli elementi della STI di cui alle lettere da c) a g) del paragrafo 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.

7. Le STI non impediscono agli Stati membri di decidere in merito all'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 gli obiettivi della presente direttiva. In tal caso, tali norme o specifiche (o le loro singole parti richiamate) o tali 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 e in attesa della loro elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati, facilmente accessibili e di dominio pubblico.

Articolo 5

Elaborazione, adozione e revisione di STI

1. Al fine di stabilire gli obiettivi specifici di ogni STI, alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 50, atti delegati per quanto concerne, in particolare e se del caso:

a) l'ambito di applicazione geografico e tecnico delle STI;

b) i requisiti essenziali applicabili;

c) l'elenco delle prescrizioni regolamentari, tecniche e di esercizio che devono essere armonizzate a livello dei sottosistemi e a livello delle interfacce dei sottosistemi, e il livello di armonizzazione atteso;

d) le procedure ferroviarie specifiche per la valutazione della conformità;

e) le procedure ferroviarie specifiche per la valutazione della verifica 'CE' tra sottosistemi;

f) le categorie del personale coinvolto nel funzionamento e nella manutenzione dei sottosistemi interessati e gli obiettivi generali per la definizione dei requisiti minimi di qualifiche professionali e di condizioni di salute e di sicurezza per il personale in questione;

g) eventuali altri elementi necessari da prendere in considerazione per garantire l'interoperabilità, ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2, nel sistema ferroviario dell'Unione, come l'uniformità delle STI alle norme o specifiche europee e internazionali.

Nell'adottare tali atti delegati, la Commissione giustifica la necessità di una STI nuova o considerevolmente modificata, incluso il suo impatto sulle norme e specifiche tecniche esistenti.

2. Al fine di garantire un'attuazione uniforme dell'atto delegato di cui al paragrafo 1, la Commissione chiede all'Agenzia di elaborare le STI e le loro modifiche nonché di presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione.

Ogni progetto di STI è elaborato nelle seguenti fasi:

a) l'Agenzia individua i parametri fondamentali per la STI nonché le interfacce con gli altri sottosistemi e ogni altro caso specifico necessario;

b) l'Agenzia elabora quindi il progetto di STI a partire da questi parametri fondamentali di cui alla lettera a). Eventualmente l'Agenzia tiene conto del progresso tecnico, dei lavori di normazione già effettuati, dei gruppi di lavoro già istituiti e dei lavori di ricerca riconosciuti.

3. Quando elabora o revisiona ciascuna STI, compresi i parametri fondamentali, l'Agenzia tiene 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 fattibili. Tale valutazione indica l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli attori economici interessati e tiene debitamente conto dei requisiti della direttiva (UE) 2016/798. Gli Stati membri partecipano a questa valutazione fornendo, se del caso, i dati necessari.

4. L'Agenzia elabora le STI e le relative modifiche, a norma degli articoli 5 e 19 del regolamento (UE) 2016/796 rispettando i criteri di apertura, consenso e trasparenza definiti nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.

5. Il comitato di cui all'articolo 51 (il 'comitato') è periodicamente informato in merito ai lavori di elaborazione delle STI. Durante tali lavori, per conformarsi agli atti delegati di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione può formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile riguardante la progettazione della STI e una valutazione dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere che siano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei benefici di tali soluzioni alternative figuri nella relazione allegata al progetto di STI.

6. Qualora debbano essere messi in servizio contemporaneamente vari sottosistemi, per motivi di compatibilità tecnica, le date di applicazione delle STI pertinenti devono coincidere.

7. Quando elabora, adotta o revisiona le STI, l'Agenzia tiene 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 di tale consultazione.

8. Secondo l'articolo 7 del regolamento (UE) 2016/796, la Commissione, assistita dal comitato, redige e aggiorna periodicamente l'elenco delle associazioni dei passeggeri e delle organizzazioni da consultare. Tale elenco può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione.

9. Quando elabora o revisiona le STI, l'Agenzia tiene conto del parere delle parti sociali per quanto riguarda i requisiti di qualifica professionale e d'igiene e di sicurezza sul luogo di lavoro di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera g). A tal fine, l'Agenzia consulta le parti sociali prima di presentare alla Commissione le raccomandazioni relative alle STI e alle loro modifiche. Le parti sociali sono consultate in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE della Commissione ([1]). Le parti sociali esprimono il loro parere entro un termine di tre mesi dalla consultazione.

10. 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.

11. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, le STI per dare attuazione agli obiettivi specifici stabiliti negli atti delegati di cui al paragrafo 1, Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3. ESSI includono tutti gli elementi di cui all'articolo 4, paragrafo 3, e rispettano tutti i requisiti di cui all'articolo 4, paragrafi da 4 a 6 e paragrafo 8.

Articolo 6

Carenze delle STI

1. Se in seguito all'adozione di una STI si rileva una carenza nella stessa, tale STI è modificata a norma dell'articolo 5, paragrafo 11. Se del caso la Commissione applica tale procedura immediatamente. Tali carenze includono i casi che potrebbero produrre operazioni pericolose in uno Stato membro.

2. In attesa della revisione di una STI, la Commissione può chiedere un parere dell'Agenzia. La Commissione esamina il parere dell'Agenzia e comunica al comitato le proprie conclusioni.

3. Su richiesta della Commissione, il parere dell'Agenzia di cui al paragrafo 2 costituisce strumento di conformità accettabile e può dunque essere utilizzato per la valutazione di progetti, in attesa dell'adozione di una STI riveduta.

4. Ogni membro della rete di organismi rappresentativi di cui all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796 può fare presente alla Commissione eventuali carenze delle STI.

Articolo 7

Non applicazione delle STI

1. Gli Stati membri possono consentire al richiedente di non applicare una o più STI, o parte di esse, nei seguenti casi:

a) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema, o parte di esso, di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione alla data di applicazione delle STI interessate;

([1]) Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).

b) quando, in seguito a un incidente o a una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI pertinenti, in tal caso la non applicazione delle STI è limitata al periodo precedente al ripristino della rete;

c) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, nel caso in cui l'applicazione delle STI interessate comprometterebbe la redditività economica del progetto e/o la compatibilità del sistema ferroviario nello Stato membro interessato, ad esempio per quanto riguarda la sagoma, lo scartamento, l'interasse dei binari o la tensione di alimentazione;

d) per veicoli in provenienza o a destinazione di un paese terzo nel quale lo scartamento dei binari è diverso da quello della principale rete ferroviaria nell'Unione;

e) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente realizzato nel territorio dello Stato membro interessato quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è separata o isolata per la presenza del mare o è separata dalla rete ferroviaria del resto dell'Unione a causa di condizioni geografiche particolari.

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

3. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), lo Stato membro interessato comunica alla Commissione la sua decisione di non applicazione di una o più STI o di parte di esse.

4. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere a), c), d) ed e), del presente articolo, lo Stato membro interessato presenta alla Commissione la domanda di non applicazione delle STI o parte di esse, accompagnata da un fascicolo contenente la giustificazione della domanda, e specificando le disposizioni alternative che lo Stato membro intende applicare invece delle STI. Nel caso di cui al paragrafo 1, lettera e), del presente articolo, la Commissione analizza la domanda e decide se accettarla o meno sulla base della completezza e della coerenza delle informazioni contenute nel fascicolo. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere c) e d), del presente articolo, la Commissione adotta la sua decisione mediante atti di esecuzione sulla base di tale analisi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

Nei casi di cui all'articolo 21, paragrafo 6, terzo comma, il richiedente presenta il fascicolo all'Agenzia. L'Agenzia consulta le pertinenti autorità di sicurezza e fornisce il suo parere definitivo alla Commissione.

5. La Commissione stabilisce, mediante un atto di esecuzione, le informazioni da includere nel fascicolo di cui al paragrafo 4, il formato richiesto per tale fascicolo e il metodo da utilizzare per la sua trasmissione. L'atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

6. In attesa della decisione della Commissione, lo Stato membro può applicare le disposizioni alternative di cui al paragrafo 4 senza attendere.

7. La Commissione delibera nei quattro mesi successivi alla presentazione della domanda corredata del fascicolo completo. In assenza di decisione la domanda si considera accettata.

8. Tutti gli Stati membri sono informati dei risultati delle analisi e dell'esito della procedura di cui al paragrafo 4.

CAPO III

COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

Articolo 8

Condizioni per l'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché i componenti di interoperabilità siano:

a) immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione soddisfacendo nel contempo i requisiti essenziali;

b) usati nella loro area d'uso conformemente alla loro destinazione e siano adeguatamente installati e sottoposti a manutenzione.

Il presente paragrafo non preclude l'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni.

2. Sul loro territorio e sulla base della presente direttiva, gli Stati membri non devono vietare, limitare od ostacolare l'immissione sul mercato dei componenti di interoperabilità in vista del loro impiego nel sistema ferroviario dell'Unione quando tali componenti soddisfano le disposizioni della presente direttiva. In particolare, essi non devono esigere verifiche che siano già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 10.

Articolo 9

Conformità o idoneità all'impiego

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

2. Qualora la STI lo richieda, la dichiarazione 'CE' è corredata di:

a) un certificato, rilasciato da uno o più organismi notificati, della conformità intrinseca di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare,

b) un certificato, rilasciato da uno o più organismi notificati, dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare relativamente ai requisiti di carattere funzionale.

3. La dichiarazione 'CE' è datata e firmata dal fabbricante o dal suo mandatario.

4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il modello della dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e l'elenco dei documenti di accompagnamento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

5. 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 al paragrafo 1.

6. 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 essere conformi all'articolo 8, paragrafo 1.

Articolo 10

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

1. Per redigere la dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, il fabbricante o il suo mandatario 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 ha presentato domanda.

3. Ove componenti di interoperabilità siano oggetto di altri atti giuridici dell'Unione concernenti altre materie, la dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego indica che i componenti di interoperabilità rispondono anche ai requisiti di tali altri atti giuridici.

4. Se né il fabbricante né il suo mandatario hanno ottemperato agli obblighi stabiliti nei paragrafi 1 e 3, tali obblighi sono a carico di qualsiasi persona immetta sul mercato i componenti di interoperabilità. Ai fini della presente direttiva, gli stessi obblighi si applicano a qualsiasi persona che assembla i componenti di interoperabilità o parti di componenti di interoperabilità di diversa origine o che fabbrica i componenti di interoperabilità per uso proprio.

5. Se uno Stato membro accerta che la dichiarazione 'CE' è stata indebitamente rilasciata, provvede affinché il componente di interoperabilità non sia immesso sul mercato. In tal caso il fabbricante o il suo mandatario sono tenuti a riportare il componente di interoperabilità in uno stato di conformità alle condizioni fissate da detto Stato membro.

Articolo 11

Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali

1. Uno Stato membro, qualora constati che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato conformemente alla sua destinazione, rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta tutte le misure opportune per limitare il suo ambito di applicazione, per vietarne l'impiego, per ritirarlo dal mercato o per richiamarlo. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione, l'Agenzia e gli altri Stati membri delle misure adottate, esponendo i motivi della sua decisione e precisando in particolare se la non conformità deriva da:

a) un'inosservanza dei requisiti essenziali;

b) un'errata applicazione delle specifiche europee, a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche;

c) una carenza delle specifiche europee.

2. L'Agenzia, su mandato della Commissione, avvia immediatamente, e in ogni caso entro 20 giorni dalla data di ricezione del mandato, il processo di consultazione delle parti interessate. Se, dopo la consultazione, l'Agenzia constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente la Commissione, lo Stato membro che ha preso l'iniziativa, nonché gli altri Stati membri e il fabbricante o il suo mandatario. Se l'Agenzia constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente gli Stati membri.

3. Se la decisione di cui al paragrafo 1 risulta da una carenza nelle specifiche europee, gli Stati membri, la Commissione o l'Agenzia, se del caso, applicano una o più delle misure seguenti:

a) il ritiro parziale o totale di tale specifica dalle pubblicazioni in cui è iscritta;

b) se la specifica interessata è una norma armonizzata, la limitazione o il ritiro di tale norma a norma dell'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1025/2012;

c) la revisione della STI a norma dell'articolo 6.

4. Se un componente di interoperabilità munito della dichiarazione 'CE' di conformità risulta non conforme ai requisiti essenziali, lo Stato membro competente adotta, nei confronti dell'entità che ha redatto la dichiarazione, le misure appropriate e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

CAPO IV

SOTTOSISTEMI

Articolo 12

Libera circolazione dei sottosistemi

Fatte salve le disposizioni del capo V, sul loro territorio e per motivi riguardanti la presente direttiva, gli Stati membri non devono 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 devono esigere verifiche che sono già state compiute:

a) nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione 'CE' di verifica; o

b) in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative.

Articolo 13

Conformità alle STI e alle norme nazionali

1. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza considerano conformi ai requisiti essenziali i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti, se del caso, della dichiarazione 'CE' di verifica redatta con riferimento alle STI, a norma dell'articolo 15, o della dichiarazione di verifica compiuta con riferimento alle norme nazionali a norma dell'articolo 15, paragrafo 8, o di entrambe.

2. Le norme nazionali per l'applicazione dei requisiti essenziali e, se del caso, gli strumenti di conformità nazionali accettabili devono essere applicati nei casi seguenti:

a) qualora le STI non contemplino, o non contemplino appieno, alcuni aspetti corrispondenti ai requisiti essenziali, inclusi i punti in sospeso di cui all'articolo 4, paragrafo 6;

b) qualora la non applicazione di una o più STI o di parte di esse sia stata notificata in applicazione dell'articolo 7;

c) qualora un caso specifico necessiti l'applicazione di norme tecniche non riprese nella STI pertinente;

d) le norme nazionali utilizzate per specificare i sistemi esistenti, sono limitate alla valutazione della compatibilità tecnica del veicolo con la rete;

e) le reti e i veicoli non sono coperti dalle STI;

f) quale misura preventiva temporanea urgente, specialmente in seguito a un incidente.

Articolo 14

Notifica delle norme nazionali

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e all'Agenzia le norme nazionali esistenti di cui all'articolo 13, paragrafo 2, nei seguenti casi:

a) qualora la o le norme nazionali non siano state notificate entro il 15 giugno 2016. In tal caso, esse sono notificate entro il 16 dicembre 2016;

b) ogni volta che le norme sono modificate;

c) quando una nuova domanda è stata presentata a norma dell'articolo 7 per la non applicazione della STI;

d) qualora le norme nazionali diventino superflue dopo la pubblicazione o la revisione della STI in questione.

2. Gli Stati membri notificano il testo integrale delle norme nazionali di cui al paragrafo 1 attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796.

3. Gli Stati membri assicurano che le norme nazionali di cui al paragrafo 1, comprese quelle relative alle interfacce tra i veicoli e le reti, siano facilmente accessibili, di dominio pubblico e siano redatte con una terminologia che possa essere compresa da tutte le parti interessate. Gli Stati membri possono essere invitati a fornire informazioni supplementari sulla tale norma nazionale.

4. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali solo nei seguenti casi:

a) qualora una STI non soddisfi appieno i requisiti essenziali;

b) quale misura preventiva urgente, specialmente in seguito a un incidente.

5. Gli Stati membri trasmettono il progetto delle nuove norme nazionali, attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796, all'Agenzia e alla Commissione per esame, in tempo utile e in linea con i termini di cui all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/796, prima della prevista introduzione nell'ordinamento giuridico nazionale della nuova norma proposta e fornendo una giustificazione per la sua introduzione. Gli Stati membri assicurano che il progetto sia sufficientemente sviluppato per permettere all'Agenzia di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.

6. Quando adottano una nuova norma nazionale gli Stati membri la notificano all'Agenzia e alla Commissione attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796.

7. In caso di misure preventive urgenti, gli Stati membri possono adottare e applicare immediatamente una nuova norma. Tale norma è notificata in conformità dell'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796 ed è sottoposta alla valutazione dell'Agenzia in conformità dell'articolo 26, paragrafi 1, 2 e 5, di tale regolamento.

8. In caso di notifica di una norma nazionale di cui al paragrafo 1 o nuova, gli Stati membri giustificano la necessità di tale norma al fine di soddisfare un requisito essenziale non già contemplato dalla pertinente STI.

9. I progetti di norme nazionali e le norme di cui al paragrafo 1 sono esaminate dall'Agenzia secondo le procedure di cui agli articoli 25 e 26 del regolamento (UE) 2016/796.

10. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi, allo scopo di facilitare il riconoscimento transnazionale in diversi Stati membri e l'immissione sul mercato dei veicoli, inclusa la compatibilità tra attrezzature fisse e mobili. Tali atti di esecuzione si fondano sui progressi ottenuti dall'Agenzia nel settore del riconoscimento transnazionale e sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

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

11. 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 49.

12. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

13. Le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini della presente direttiva.

Articolo 15

Procedura per la redazione della dichiarazione 'CE' di verifica

1. Per redigere la dichiarazione 'CE' di verifica, necessaria per l'immissione sul mercato e la messa in servizio di cui al capo V, il richiedente chiede all'organismo o agli organismi di valutazione della conformità che esso stesso ha scelto di applicare la procedura 'CE' di verifica di cui all'allegato IV.

([1]) Direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).

2. Il richiedente redige la dichiarazione 'CE' di verifica di un sottosistema. Il richiedente dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica e soddisfa i requisiti della pertinente normativa dell'Unione e di tutte le pertinenti norme nazionali. La dichiarazione 'CE' di verifica e i documenti di accompagnamento sono datati e firmati dal richiedente.

3. 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 approvazione, precedente l'immissione sul mercato o la messa in servizio del sottosistema. In conformità della STI pertinente esso comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui è integrato.

4. Il richiedente è responsabile della preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione 'CE' di verifica. Tale documentazione tecnica contiene tutti i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, tutti quelli che certificano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa contiene anche tutti gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti d'uso, e alle istruzioni e riguardanti il servizio, la sorveglianza continua o periodica, la regolazione e la manutenzione.

5. Nel caso di rinnovo o ristrutturazione di un sottosistema risultante in una modifica della documentazione tecnica e incidente sulla validità delle procedure di verifica già svolte, il richiedente valuta la necessità di una nuova dichiarazione 'CE' di verifica.

6. L'organismo notificato può rilasciare dichiarazioni intermedie di verifica per coprire determinate fasi delle procedure di verifica o determinate parti del sottosistema.

7. Se le STI pertinenti lo permettono, l'organismo notificato può rilasciare certificati di verifica per uno o più sottosistemi o talune loro parti.

8. Gli Stati membri designano gli organismi incaricati di espletare la procedura di verifica per quanto riguarda le norme nazionali. A tal riguardo gli organismi designati sono responsabili per i compiti in questione. Fatto salvo l'articolo 30, uno Stato membro può nominare un organismo notificato come organismo designato, nel cui caso l'intero processo può essere svolto da un unico organismo di valutazione della conformità.

9. La Commissione può specificare, mediante atti di esecuzione:

a) i dettagli delle procedure 'CE' di verifica per i sottosistemi, tra cui la procedura di verifica in caso di norme nazionali e i documenti che devono essere presentati dal richiedente ai fini di tale procedura;

b) i modelli per la dichiarazione 'CE' di verifica, anche nel caso di una modifica del sottosistema o di verifiche supplementari, la dichiarazione intermedia di verifica e i modelli per i documenti della documentazione tecnica che devono accompagnare queste dichiarazioni, nonché i modelli per i certificati di verifica.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

Articolo 16

Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi

1. Uno Stato membro può chiedere che siano compiute verifiche supplementari, 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 e, in particolare, i requisiti essenziali.

2. Lo Stato membro che presenta la domanda informa immediatamente la Commissione delle verifiche supplementari richieste, esponendone i motivi. La Commissione avvia una consultazione con le parti interessate.

3. Lo Stato membro che presenta la 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, nel qual caso la Commissione informa immediatamente lo Stato membro in cui risiede la persona che ha erroneamente compilato la dichiarazione 'CE' di verifica chiedendo a tale Stato membro di adottare le misure adeguate;

b) da una carenza di una STI, nel qual caso si applica la procedura di modifica della STI di cui all'articolo 6.

Articolo 17

Presunzione di conformità

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

CAPO V

IMMISSIONE SUL MERCATO E MESSA IN SERVIZIO

Articolo 18

Autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi

1. I sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, energia e infrastruttura sono messi in servizio soltanto se progettati, costruiti e installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali e se è stata ottenuta la pertinente autorizzazione a norma dei paragrafi 3 e 4.

2. Ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza autorizza la messa in servizio dei sottosistemi energia, infrastruttura e controllo-comando e segnalamento sui binari a terra che sono installati o gestiti sul territorio dello Stato membro di appartenenza.

3. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza forniscono linee guida dettagliate su come ottenere le autorizzazioni di cui al presente articolo. Una guida per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere tali autorizzazioni ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza cooperano nella divulgazione delle pertinenti informazioni.

4. Il richiedente presenta una domanda di autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi all'autorità nazionale preposta alla sicurezza. La domanda è accompagnata da un fascicolo che include le prove documentali:

a) delle dichiarazioni di verifica di cui all'articolo 15;

b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati, accertata in base alle pertinenti STI, alle norme nazionali e ai registri;

c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza di tali sottosistemi, accertata in base alle pertinenti STI, norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza (CSM) di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798.

d) della decisione favorevole dell'Agenzia emessa in conformità dell'articolo 19 della presente direttiva, nel caso di sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra che coinvolgono attrezzature del sistema europeo di controllo dei treni (European Train control System — ETCS) e/o del sistema globale di comunicazione mobile — ferrovie (Global System for Mobile Communications- Railway — GSM-R), e dell'osservanza dell'esito della procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, nel caso di una modifica al progetto di capitolato d'oneri o alla descrizione delle soluzioni tecniche previste intervenuta successivamente alla decisione favorevole.

5. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza verifica la completezza, la pertinenza e la coerenza del fascicolo e, nel caso di apparecchiature ERTMS a terra, l'osservanza della decisione favorevole dell'Agenzia emessa in conformità dell'articolo 19 della presente direttiva e, se del caso, l'osservanza dell'esito della procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796. All'esito di tale verifica, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia l'autorizzazione per la messa in servizio di impianti fissi, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

6. Nel caso di rinnovo o ristrutturazione dei sottosistemi esistenti, il richiedente invia all'autorità nazionale preposta alla sicurezza un fascicolo con la descrizione del progetto. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza, in stretta collaborazione con l'Agenzia nel caso di progetti di apparecchiature ERTMS a terra, esamina il fascicolo e decide se sia necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio, sulla base dei criteri seguenti:

a) il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentire dei lavori previsti;

b) è richiesta dalle STI pertinenti;

c) è richiesta dai piani nazionali di esecuzione predisposti dagli Stati membri; oppure

d) sono modificati i valori dei parametri sulla cui base l'autorizzazione era già stata rilasciata.

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

7. Una decisione negativa concernente una domanda di autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi è debitamente giustificata dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Entro un mese dalla ricezione della notifica della decisione negativa il richiedente può presentare a tale autorità nazionale preposta alla sicurezza una domanda di riesame

della sua decisione. Tale domanda è accompagnata da una motivazione. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di due mesi a partire dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'organo competente per i ricorsi designato dallo Stato membro interessato a norma dell'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/798.

Articolo 19

Attuazione armonizzata dell'ERTMS nell'Unione

1. Nel caso di sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari a terra che coinvolgono attrezzature dell'ETCS e/o del GSM-R, l'Agenzia assicura l'attuazione armonizzata del sistema ERTMS nell'Unione.

2. Al fine di assicurare l'attuazione armonizzata dell'ERTMS e l'interoperabilità a livello dell'Unione, l'Agenzia, prima di qualsiasi gara d'appalto relativa alle apparecchiature ERTMS a terra, verifica se le soluzioni tecniche previste siano pienamente conformi alle pertinenti STI e siano pertanto pienamente interoperabili.

3. Il richiedente presenta una domanda di approvazione da parte dell'Agenzia. La domanda relativa a singoli progetti ERTMS o per una combinazione di progetti, una linea, un gruppo di linee o una rete è accompagnata da un fascicolo che include:

a) il progetto di capitolato d'oneri o la descrizione delle soluzioni tecniche previste;

b) prove documentali delle condizioni necessarie alla compatibilità tecnica e operativa del sottosistema con i veicoli destinati a circolare sulla rete di cui trattasi;

c) prove documentali della conformità delle soluzioni tecniche previste con le pertinenti STI;

d) altri eventuali documenti pertinenti, quali pareri dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, dichiarazioni di verifica o certificati di conformità.

Tale domanda e le informazioni su tutte le domande, sulle fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796.

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono emettere un parere in merito alla domanda di approvazione indirizzato al richiedente anteriormente alla presentazione della domanda o all'Agenzia successivamente a tale presentazione.

4. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'Agenzia informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione.

L'Agenzia emette una decisione favorevole o informa il richiedente di eventuali carenze entro un termine ragionevole prestabilito e, comunque, entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. L'Agenzia basa il suo parere sul fascicolo del richiedente e su eventuali pareri delle autorità nazionali preposte alla sicurezza.

Il richiedente, qualora concordi con le carenze individuate dall'Agenzia, rettifica la concezione del progetto e presenta all'Agenzia una nuova domanda di approvazione.

Qualora il richiedente non concordi con le carenze individuate dall'Agenzia, si applica la procedura di cui al paragrafo 5.

Nel caso di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), il richiedente non chiede una nuova valutazione.

5. Un'eventuale decisione negativa da parte dell'Agenzia è da quest'ultima debitamente motivata. Il richiedente, entro un mese dal ricevimento di tale decisione, può presentare all'Agenzia una domanda motivata di riesame della sua decisione. L'Agenzia conferma o revoca la propria decisione entro due mesi dalla data di ricevimento della domanda di riesame. Se l'Agenzia conferma la decisione iniziale, il richiedente è legittimato a presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso prevista dall'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796.

6. Nel caso in cui una modifica al progetto di capitolato d'oneri o alla descrizione delle soluzioni tecniche previste intervenga successivamente alla decisione favorevole, il richiedente ne informa senza indebito ritardo l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza tramite lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796. In tal caso si applica l'articolo 30, paragrafo 2, di tale regolamento.

Articolo 20

Immissione sul mercato di sottosistemi mobili

1. Il richiedente immette sul mercato sottosistemi mobili soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali.

2. Il richiedente provvede in particolare all'ottenimento della pertinente dichiarazione di verifica.

Articolo 21

Autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo

1. Il richiedente immette sul mercato un veicolo soltanto dopo che l'Agenzia ha rilasciato l'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo a norma dei paragrafi da 5 a 7, o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza lo abbia fatto a norma del paragrafo 8.

2. Nella domanda di autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo, il richiedente specifica l'area d'uso del veicolo. La domanda include la documentazione comprovante che la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete dell'area d'uso è stata verificata.

3. La domanda di autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo è accompagnata da un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, nel quale sono contenute prove documentali:

a) dell'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili di cui è composto il veicolo a norma dell'articolo 20, sulla base della dichiarazione 'CE' di verifica;

b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e se del caso, alle norme nazionali;

c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e se del caso, alle norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798;

d) della compatibilità tecnica del veicolo con la rete nell'area d'uso di cui al paragrafo 2, accertata in base alle pertinenti STI, e, se del caso, alle norme nazionali, ai registri dell'infrastruttura e al metodo comune di sicurezza sulla valutazione dei rischi di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798.

Tale domanda e le informazioni su tutte le domande, sulle fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796.

Quando sono necessari test per ottenere prove documentali della compatibilità tecnica di cui al primo comma, lettere b) e d), le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate possono rilasciare autorizzazioni temporanee al richiedente per l'impiego del veicolo per verifiche pratiche sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché le eventuali prove siano effettuate entro tre mesi dalla ricezione della domanda del richiedente. Se del caso, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza adotta misure affinché le prove siano effettuate.

4. L'Agenzia, o nel caso del paragrafo 8, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia autorizzazioni d'immissione sul mercato di veicoli o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti da parte del richiedente. L'Agenzia o, nei casi di cui al paragrafo 8, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza applica le modalità pratiche sulla procedura di autorizzazione da stabilirsi nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 9. Tali autorizzazioni permettono l'immissione dei veicoli sul mercato dell'Unione.

5. L'Agenzia rilascia autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo per i veicoli che hanno un'area d'uso in uno o più Stati membri. Al fine di rilasciare tali autorizzazioni l'Agenzia:

a) valuta gli elementi del fascicolo specificati al primo comma del paragrafo 3, lettere b), c) e d), al fine di verificare la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo in relazione alle STI pertinenti; nonché

b) trasmette il fascicolo del richiedente alle autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dall'area d'uso prevista per la valutazione del fascicolo al fine di verificarne la completezza, pertinenza e coerenza in relazione al primo comma del paragrafo 3, lettera d), e agli elementi specificati al primo comma del paragrafo 3, lettere a), b) e c), in relazione alle pertinenti norme nazionali.

Quale parte delle valutazioni a norma delle lettere a) e b), e in caso di dubbi giustificati, l'Agenzia o le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono chiedere lo svolgimento di prove sulla rete. Al fine di facilitare tali prove le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate possono rilasciare autorizzazioni temporanee al richiedente per l'impiego del veicolo per prove sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura si adopera affinché tale prova sia effettuata entro tre mesi dalla richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

6. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'Agenzia informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione. Per quanto riguarda la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo, l'Agenzia può altresì valutare gli elementi specificati al paragrafo 3, lettera d).

L'Agenzia tiene pienamente conto delle valutazioni a norma del paragrafo 5 prima di prendere una decisione sul rilascio dell'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo. L'Agenzia rilascia l'autorizzazione d'immissione sul mercato, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

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

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

7. Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione negativa svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 5, lettera b), informa l'autorità o le autorità in questione, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza cooperano al fine pervenire a una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, su decisione dell'Agenzia e della/e autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile concordare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i di sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva a meno che la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza abbiano presentato richiesta di arbitrato alla commissione di ricorso prevista all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796. La commissione di ricorso decide se confermare il progetto di decisione dell'Agenzia entro un mese dalla richiesta della/e autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza.

Qualora la commissione di ricorso concordi con l'Agenzia, quest'ultima adotta la decisione immediatamente.

Qualora la commissione di ricorso concordi con la valutazione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia rilascia un'autorizzazione con un'area d'uso che esclude le parti della rete che hanno ricevuto una valutazione negativa.

Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione positiva svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 5, lettera b), informa la o le autorità in questione, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza cooperano al fine di concordare una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, su decisione dell'Agenzia e della/e autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile concordare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva.

8. Se l'area d'uso è limitata a una rete o a reti all'interno di un solo Stato membro, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di quello Stato membro può, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, rilasciare l'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo. Per rilasciare tale autorizzazione l'autorità nazionale preposta alla sicurezza valuta il fascicolo in relazione agli elementi specificati al paragrafo 3 e secondo le procedure da stabilirsi nell'atto di esecuzione adottato ai sensi del paragrafo 9. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni supplementari. L'autorizzazione è altresì valida senza estensione dell'area d'uso per i veicoli che viaggiano verso le stazioni situate negli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete similari, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, a seguito della consultazione delle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale consultazione può essere svolta caso per caso o stabilita in un accordo transfrontaliero tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

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

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

9. Entro il 16 giugno 2018 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, modalità pratiche che specificano:

a) in che modo i requisiti per ottenere l'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo e l'autorizzazione del tipo di veicolo di cui al presente articolo, devono essere soddisfatti dal richiedente elencando anche i documenti necessari;

b) i dettagli del processo di autorizzazione, come le fasi procedurali e i tempi per ogni fase del processo;

c) in che modo i requisiti di cui al presente articolo devono essere soddisfatti dall'Agenzia e dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza devono soddisfare nel corso delle diverse fasi del processo di richiesta e di autorizzazione, incluso nella valutazione dei fascicoli dei richiedenti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3. ESSI tengono in considerazione l'esperienza ottenuta durante la preparazione degli accordi di cooperazione di cui al paragrafo 14 del presente articolo.

10. Le autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo indicano:

a) l'area o le aree d'uso;

b) i valori dei parametri previsti dalle STI e, se del caso, dalle norme nazionali per la verifica della compatibilità tecnica fra il veicolo e l'area d'uso;

c) la conformità del veicolo alle pertinenti STI e norme nazionali in relazione ai parametri di cui alla lettera b);

d) le condizioni per l'uso del veicolo e altre restrizioni.

11. Le decisioni negative riguardo all'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo o le decisioni relative all'esclusione di una parte della rete in conformità di una valutazione negativa di cui al paragrafo 7 sono debitamente motivate. Entro un mese dalla ricezione della decisione negativa, il richiedente può presentare all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, se del caso, una domanda di riesame della decisione. L'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di due mesi a partire dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione.

Se la decisione negativa dell'Agenzia è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso designata a norma dell'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796.

Se la decisione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'organo competente per i ricorsi ai sensi del diritto nazionale. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE. In tal caso si applica l'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/798.

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

a) sono modificati i valori dei parametri di cui al paragrafo 10, lettera b), ed essi sono al di fuori della gamma dei parametri accettabili definiti nelle STI;

b) il livello di sicurezza globale del veicolo interessato può risentire dei lavori previsti;

c) è richiesta dalle STI pertinenti.

13. Qualora il richiedente desideri ampliare l'area d'uso di un veicolo che è già stato autorizzato, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 3 concernenti l'area d'uso aggiuntiva. Il richiedente presenta il fascicolo all'Agenzia, che, dopo aver seguito le procedure di cui ai paragrafi da 4 a 7, rilascia un'autorizzazione aggiornata che copre l'estensione dell'area d'uso.

Se il richiedente ha ricevuto un'autorizzazione di un veicolo a norma del paragrafo 8 e desidera ampliare l'area d'uso all'interno di quello Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 3 concernenti l'area d'uso aggiuntiva. Presenta il fascicolo all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, che, dopo aver seguito le procedure di cui al paragrafo 8, rilascia un'autorizzazione aggiornata che copre l'estensione dell'area d'uso.

14. Ai fini dei paragrafi 5 e 6 del presente articolo, l'Agenzia conclude accordi di cooperazione con le autorità nazionali preposte alla sicurezza a norma dell'articolo 76 del regolamento (UE) 2016/796. Tali accordi possono essere accordi specifici o accordi quadro e possono coinvolgere una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza. ESSI contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per le prestazioni da fornire, i termini che si applicano a tal fine e una ripartizione delle tariffe a carico del richiedente. ESSI possono altresì includere specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi per il richiedente. Nel caso in cui tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, tali modalità specifiche di cooperazione possono includere la possibilità di appaltare compiti alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza laddove necessario per assicurare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per l'autorizzazione. Tali accordi devono essere conclusi prima che l'Agenzia assuma i compiti in materia di autorizzazione a norma dell'articolo 54, paragrafo 4, della presente direttiva.

15. Nel caso di Stati membri in cui le reti hanno uno scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione e tali reti condividono identici requisiti tecnici e di esercizio con paesi terzi confinanti, in aggiunta agli accordi di cooperazione di cui al paragrafo 14, tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate in tali Stati membri concludono con l'Agenzia un accordo multilaterale al fine di definire le condizioni alle quali un'autorizzazione del veicolo rilasciata in uno di tali Stati membri è valida anche per gli altri Stati membri interessati.

16. Il presente articolo non si applica ai carri merci o alle carrozze passeggeri che sono in uso comune con paesi terzi il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione e sia stato autorizzato secondo una diversa procedura di autorizzazione dei veicoli. Le norme che disciplinano la procedura di autorizzazione di tali veicoli sono pubblicate e notificate alla Commissione. L'impresa ferroviaria interessata garantisce la conformità di tali veicoli con i requisiti essenziali della presente direttiva nel contesto del suo sistema di gestione della sicurezza. La Commissione, sulla base della relazione dell'Agenzia, può formulare un parere sulla conformità di tali norme con gli obiettivi della presente direttiva. Se tali norme non sono conformi, gli Stati membri interessati e la Commissione possono cooperare al fine di stabilire le azioni opportune da adottare, coinvolgendo i pertinenti organismi internazionali, se necessario.

17. Uno Stato membro può decidere di non applicare il presente articolo alle locomotive o ai treni automotori provenienti da paesi terzi e destinati a circolare fino ad una stazione situata vicino alla frontiera sul suo territorio e designata per le operazioni transfrontaliere. L'impresa ferroviaria interessata garantisce la conformità di tali veicoli ai requisiti essenziali della presente direttiva nel contesto del suo sistema di gestione della sicurezza e, ove opportuno, in conformità dell'articolo 10, paragrafo 9, della direttiva (UE) 2016/798.

Articolo 22

Registrazione dei veicoli autorizzati all'immissione sul mercato

1. Prima che un veicolo sia utilizzato per la prima volta e dopo il rilascio dell'autorizzazione d'immissione sul mercato in conformità dell'articolo 21, esso è registrato in un registro dei veicoli di cui all'articolo 47 su richiesta del detentore.

2. Quando l'area d'uso del veicolo è limitata al territorio di uno Stato membro, esso è registrato in quello Stato membro.

3. Quando l'area d'uso del veicolo copre il territorio di più di uno Stato membro, esso è registrato in uno degli Stati membri interessati.

Articolo 23

Controlli prima dell'utilizzo dei veicoli autorizzati

1. Prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione d'immissione sul mercato, essa controlla:

a) che il veicolo sia stato autorizzato all'immissione sul mercato a norma dell'articolo 21 e sia debitamente registrato;

b) il veicolo sia compatibile con la tratta sulla base del registro dell'infrastruttura, le pertinenti STI o ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente e entro un termine ragionevole, qualora tale registro non esista o sia incompleto; e

c) il veicolo sia adeguatamente integrato nella composizione del treno in cui è previsto fare esercizio, tenendo conto del sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9 della direttiva (UE) 2016/798 e della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

2. Ai fini del paragrafo 1, l'impresa ferroviaria può svolgere prove in cooperazione con il gestore dell'infrastruttura.

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

Articolo 24

Autorizzazione del tipo di veicoli

1. L'Agenzia o, se del caso, un'autorità nazionale preposta alla sicurezza può rilasciare le autorizzazioni del tipo di veicoli, secondo la procedura di cui all'articolo 21. La domanda di autorizzazione del tipo di veicoli e le informazioni su tutte le domande, sulle fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796.

2. Se l'Agenzia o un'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia un'autorizzazione d'immissione sul mercato di un veicolo, al tempo stesso e su richiesta del richiedente, rilascia l'autorizzazione del tipo di veicolo, che si riferisce a alla stessa area d'uso del veicolo.

3. Qualora siano modificate le disposizioni delle STI o delle norme nazionali alla base del rilascio dell'autorizzazione di un tipo di veicolo, la STI o la norma nazionale stabilisce se l'autorizzazione del tipo di veicolo preesistente resti valida o debba essere rinnovata. Se l'autorizzazione deve essere rinnovata, le verifiche effettuate dall'Agenzia o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza possono riguardare soltanto le norme modificate.

4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il modello di dichiarazione di conformità al tipo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

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

a) le procedure di verifica delle pertinenti STI;

b) le procedure di valutazione della conformità definite nei moduli B+D, B+F e H1 della decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), qualora non si applichino le STI.

([1]) Decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

6. La Commissione può, se del caso, adottare atti di esecuzione che prevedono moduli ad hoc per la valutazione della conformità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

7. Le autorizzazioni del tipo di veicolo sono registrate nel Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 48.

Articolo 25

Conformità dei veicoli a un tipo di veicolo autorizzato

1. Un veicolo o una serie di veicoli conforme a un tipo di veicolo autorizzato riceve, senza ulteriori verifiche, un'autorizzazione del veicolo a norma dell'articolo 21, sulla base di una dichiarazione di conformità a detto tipo di veicolo presentata dal richiedente.

2. Il rinnovo dell'autorizzazione di un tipo di veicolo di cui all'articolo 24, paragrafo 3, non influisce sulle autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo già rilasciate in base alla preesistente autorizzazione d'immissione sul mercato del tipo di veicolo.

Articolo 26

Non conformità di veicoli o tipi di veicoli ai requisiti essenziali

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

2. Quando un'autorità nazionale preposta alla sicurezza viene a conoscenza, ad esempio durante il processo di supervisione di cui all'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/798, del fatto che un veicolo o un tipo di veicolo per il quale è stata rilasciata un'autorizzazione d'immissione sul mercato dall'Agenzia, ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, o dell'articolo 24, oppure dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza, ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 8, o dell'articolo 24, utilizzato conformemente alla sua destinazione, non soddisfi uno dei requisiti essenziali applicabili, ne informa l'impresa ferroviaria che utilizza il veicolo o il tipo di veicolo e le chiede di adottare le misure correttive necessarie per rendere il veicolo o i veicoli conformi. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa l'Agenzia e le eventuali altre autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate, comprese quelle che si trovano in un territorio dove è in corso la richiesta di autorizzazione d'immissione sul mercato di un veicolo dello stesso tipo.

3. Qualora, nei casi di cui ai paragrafi 1 o 2 del presente articolo, le misure correttive applicate dalle imprese ferroviarie non garantiscano la conformità ai requisiti essenziali applicabili e qualora tale non conformità porti a un rischio grave per la sicurezza, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata può adottare misure di sicurezza temporanee in virtù dei suoi compiti di supervisione, conformemente all'articolo 17, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/798. Possono inoltre essere applicate in parallelo misure di sicurezza temporanee sotto forma di sospensione dell'autorizzazione del tipo di un veicolo da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza o dell'Agenzia e sono soggette a controllo giurisdizionale e alla procedura di arbitrato di cui all'articolo 21, paragrafo 7.

4. Nei casi di cui al paragrafo 3, l'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza che ha rilasciato l'autorizzazione, a seguito di una revisione dell'efficacia delle misure adottate per affrontare il rischio grave per la sicurezza, può decidere di revocare o modificare l'autorizzazione qualora sia provato che, al momento dell'autorizzazione, non era soddisfatto un requisito essenziale. A tale scopo notificano la loro decisione al titolare dell'autorizzazione d'immissione sul mercato o dell'autorizzazione del tipo di veicolo, fornendo le ragioni che motivano le loro decisioni. Entro un mese dalla ricezione della decisione dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, il titolare può richiedere loro di riesaminare la decisione. In tal caso la decisione di revoca è temporaneamente sospesa. L'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di un mese a partire dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la decisione.

Ove opportuno, in caso di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza in merito alla necessità di limitare o revocare l'autorizzazione, si segue la procedura di arbitrato di cui all'articolo 21, paragrafo 7. Se da tale procedura risulta che l'autorizzazione del veicolo non deve essere né limitata né revocata, le misure di sicurezza temporanee di cui al paragrafo 3 del presente articolo sono sospese.

5. Se la decisione dell'Agenzia è confermata, il titolare dell'autorizzazione del veicolo può presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso prevista all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796 entro il termine di cui all'articolo 59 di tale regolamento. Se la decisione di un'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il titolare dell'autorizzazione del veicolo può presentare ricorso entro due mesi dalla notifica di tale decisione dinanzi all'autorità giudiziaria nazionale di cui all'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/798. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE.

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

Quando un'autorità nazionale preposta alla sicurezza decide di revocare un'autorizzazione d'immissione sul mercato che ha concesso, ne informa immediatamente l'Agenzia e fornisce le ragioni che motivano la sua decisione. L'Agenzia informa quindi le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza.

7. La decisione dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza di revocare l'autorizzazione si riflette nell'opportuno registro dei veicoli ai sensi dell'articolo 22 o, in caso di autorizzazione di un tipo di veicolo, nel Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 7. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza fanno sì che le imprese ferroviarie che utilizzano veicoli dello stesso tipo del veicolo o del tipo di veicolo oggetto di revoca siano debitamente informate. Tali imprese ferroviarie devono anzitutto verificare se vi sia lo stesso problema di non conformità. In tal caso si applica la procedura di cui al presente articolo.

8. Quando è revocata un'autorizzazione d'immissione sul mercato, il veicolo interessato non è più utilizzato e la sua area d'uso non è estesa. Quando è revocata un'autorizzazione del tipo di veicolo, i veicoli costruiti su tale base non sono immessi sul mercato oppure, qualora siano già presenti sul mercato, sono ritirati. Può essere richiesta una nuova autorizzazione sulla base della procedura di cui all'articolo 21, in caso di singoli veicoli, o all'articolo 24, in caso di un tipo di veicolo.

9. Qualora, nei casi di cui ai paragrafi 1 o 2, la non conformità ai requisiti essenziali sia limitata a una parte dell'area d'uso del veicolo interessato e tale non conformità fosse già presente nel momento in cui è stata rilasciata l'autorizzazione d'immissione sul mercato, quest'ultima è modificata in modo da escludere le parti dell'area d'uso interessate.

CAPO VI

ORGANISMI DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ

Articolo 27

Autorità di notifica

1. Gli Stati membri nominano autorità di notifica che sono responsabili dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione, la notifica e il controllo degli organismi di valutazione della conformità, inclusa la conformità all'articolo 34.

2. Gli Stati membri garantiscono che tali autorità notifichino alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi autorizzati a svolgere, in qualità di terzi, compiti di valutazione della conformità di cui agli articoli 10, paragrafo 2, e 15, paragrafo 1. ESSI garantiscono altresì di informare la Commissione e gli altri Stati membri in merito agli organismi designati di cui all'articolo 15, paragrafo 8.

3. Gli Stati membri possono decidere che la valutazione e il controllo di cui al paragrafo 1 siano eseguiti da un organismo nazionale di accreditamento ai sensi e in conformità del regolamento (CE) n. 765/2008.

4. Se l'autorità di notifica delega o altrimenti affida la valutazione, la notifica o il controllo di cui al paragrafo 1 del presente articolo a un organismo che non è un ente pubblico, tale organismo è una persona giuridica e rispetta le prescrizioni di cui all'articolo 28. Esso adotta disposizioni per coprire la responsabilità civile connessa alle proprie attività.

5. L'autorità di notifica si assume la piena responsabilità dei compiti svolti dall'organismo di cui al paragrafo 3.

Articolo 28

Prescrizioni relative alle autorità di notifica

L'autorità di notifica:

a) è istituita in modo da evitare conflitti d'interesse con gli organismi di valutazione della conformità;

b) è organizzata e gestita in modo che ne siano salvaguardate l'obiettività e l'imparzialità delle attività;

c) è organizzata in modo che ogni decisione relativa alla notifica di un organismo di valutazione della conformità sia presa da persone competenti diverse da quelle che hanno eseguito la valutazione;

d) non offre né fornisce attività eseguite dagli organismi di valutazione della conformità o servizi di consulenza su base commerciale o concorrenziale;

e) salvaguarda la riservatezza delle informazioni ottenute;

f) dispone di personale competente in numero sufficiente a garantire l'adeguata esecuzione dei compiti affidatile.

Articolo 29

Obbligo delle autorità di notifica di fornire informazioni

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

La Commissione rende pubbliche dette informazioni.

Articolo 30

Organismi di valutazione della conformità

1. Ai fini della notifica, l'organismo di valutazione della conformità soddisfa i requisiti previsti ai paragrafi da 2 a 7 del presente articolo e agli articoli 31 e 32.

2. L'organismo di valutazione della conformità è stabilito a norma del diritto nazionale e ha personalità giuridica.

3. L'organismo di valutazione della conformità è in grado di eseguire tutti i compiti di valutazione della conformità che la pertinente STI gli ha affidato e per cui è stato notificato, indipendentemente dal fatto che li esegua in prima persona o che siano eseguiti per suo conto e sotto la sua responsabilità.

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

a) del necessario personale dotato di conoscenze tecniche e di esperienza sufficiente e adeguata all'esecuzione dei compiti di valutazione della conformità;

b) delle pertinenti descrizioni delle procedure in base alle quali è effettuata la valutazione della conformità, a garanzia della trasparenza di tali procedure e della capacità di applicarle. Predispone politiche e procedure appropriate per scindere i compiti che svolge in qualità di organismo notificato di valutazione della conformità dalle altre attività;

c) delle procedure idonee all'esecuzione delle attività, che tengono debitamente conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo.

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

4. L'organismo di valutazione della conformità sottoscrive un contratto di assicurazione per la responsabilità civile, sempreché tale responsabilità non sia assunta dallo Stato ai sensi del diritto nazionale o a meno che lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione della conformità.

5. Il personale dell'organismo di valutazione della conformità è tenuto al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio dei compiti affidatigli in base alla pertinente STI o a qualsiasi disposizione esecutiva di diritto nazionale, tranne nei confronti delle autorità competenti dello Stato membro in cui esercita le attività. Sono tutelati i diritti di proprietà.

6. L'organismo di valutazione della conformità partecipa alle attività di normazione pertinenti e alle attività del gruppo di coordinamento degli organismi notificati di valutazione della conformità, istituito a norma del pertinente diritto dell'Unione, ovvero assicura che il suo personale addetto alle valutazioni ne sia informato, e applica come guida generale le decisioni e i documenti amministrativi prodotti da tale gruppo.

7. Gli organismi di valutazione della conformità, che sono notificati in relazione ai sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra e/o di bordo, partecipano alle attività del gruppo dell'ERTMS di cui all'articolo 29 del regolamento (UE) 2016/796 ovvero assicurano che il loro personale addetto alle valutazioni ne sia informato. L'organismo si attiene agli orientamenti scaturiti dai lavori di detto gruppo. L'organismo di valutazione della conformità che reputa inopportuna o impossibile l'applicazione di tali orientamenti sottopone al gruppo di lavoro dell'ERTMS osservazioni volte a un loro miglioramento costante.

Articolo 31

Imparzialità degli organismi di valutazione della conformità

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

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

2. È garantita l'imparzialità dell'organismo di valutazione della conformità, dei suoi alti dirigenti e del personale addetto alle valutazioni.

3. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale responsabile di svolgere i compiti di valutazione della conformità non sono il progettista, il fabbricante, il fornitore, l'installatore, l'acquirente, il proprietario, l'utilizzatore, il manutentore dei prodotti che l'organismo valuta, né il mandatario di uno di questi soggetti. Non è per questo precluso l'uso dei prodotti valutati che sono necessari per il funzionamento dell'organismo di valutazione della conformità o il loro uso per scopi privati.

4. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale responsabile di svolgere i compiti di valutazione della conformità non intervengono direttamente nella progettazione, fabbricazione o costruzione, nell'immissione sul mercato, nell'installazione, nell'utilizzo o nella manutenzione di detti prodotti, né rappresentano i soggetti coinvolti in tali attività. Non svolgono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo è notificato. Tale divieto si applica in particolare ai servizi di consulenza.

5. L'organismo di valutazione della conformità assicura che le attività delle proprie affiliate o dei subappaltatori non si ripercuotano sulla riservatezza, sull'obiettività o sull'imparzialità delle sue attività di valutazione della conformità.

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

Articolo 32

Personale degli organismi di valutazione della conformità

1. Il personale responsabile dell'esecuzione delle attività di valutazione della conformità possiede le competenze seguenti:

a) una formazione tecnica e professionale solida che include tutte le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo di valutazione della conformità è stato notificato;

b) soddisfacenti conoscenze delle prescrizioni relative alle valutazioni che esegue e un'adeguata autorità per eseguire tali valutazioni;

c) una conoscenza e una comprensione adeguate dei requisiti essenziali, delle norme armonizzate applicabili e delle disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione;

d) la capacità di elaborare certificati, registri e rapporti atti a dimostrare che le valutazioni sono state eseguite.

2. La retribuzione degli alti dirigenti e del personale addetto alle valutazioni dell'organismo di valutazione della conformità non dipende dal numero di valutazioni eseguite né dai risultati di tali valutazioni.

Articolo 33

Presunzione di conformità dell'organismo di valutazione della conformità

Qualora dimostri la propria conformità ai criteri stabiliti nelle pertinenti norme armonizzate, o in parti di esse, i cui riferimenti sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, l'organismo di valutazione della conformità è considerato conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32 nella misura in cui le norme armonizzate applicabili le contemplino.

Articolo 34

Affiliate e subappaltatori degli organismi notificati

1. L'organismo notificato che subappalta compiti specifici connessi alla valutazione della conformità oppure ricorre a un'affiliata provvede a che il subappaltatore o l'affiliata rispettino le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32 e ne informa di conseguenza l'autorità di notifica.

2. L'organismo notificato si assume la completa responsabilità dei compiti eseguiti dai subappaltatori o dalle affiliate, ovunque siano stabiliti.

3. Le attività dell'organismo notificato possono essere subappaltate o fatte eseguire da un'affiliata solo con il consenso del cliente.

4. L'organismo notificato tiene a disposizione dell'autorità di notifica i documenti pertinenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e il lavoro da essi eseguito in conformità alla pertinente STI.

Articolo 35

Organismi interni accreditati

1. I richiedenti possono far eseguire attività di valutazione della conformità da un organismo interno accreditato, ai fini dell'espletamento delle procedure previste dal modulo A1, A2, C1 o C2 di cui all'allegato II della decisione n. 768/2008/CE e dai moduli CA1 e CA2 di cui all'allegato I della decisione 2010/713/UE. Tale organismo costituisce una parte separata e distinta del richiedente interessato e non partecipa alla progettazione, alla produzione, alla fornitura, all'installazione, all'utilizzo o alla manutenzione dei prodotti che valuta.

2. L'organismo interno accreditato soddisfa i seguenti requisiti:

a) è accreditato a norma del regolamento (CE) n. 765/2008;

b) esso e il suo personale, nell'ambito dell'impresa di cui fanno parte, devono essere identificabili a livello dell'organizzazione e avere metodi di elaborazione delle relazioni che ne garantiscano la loro imparzialità e devono dimostrarlo al competente organismo nazionale di accreditamento;

c) né esso né il suo personale sono responsabili della progettazione, della fabbricazione, della fornitura, dell'installazione, del funzionamento o della manutenzione dei prodotti che valutano e non partecipano ad attività che possano pregiudicare la loro indipendenza di giudizio o integrità nelle attività di valutazione che svolgono;

d) fornisce i suoi servizi esclusivamente all'impresa di cui fa parte.

3. L'organismo interno accreditato non è notificato agli Stati membri o alla Commissione, ma l'impresa di cui fa parte o l'organismo nazionale di accreditamento dà informazioni sul suo accreditamento all'autorità di notifica su richiesta di questa.

Articolo 36

Domanda di notifica

1. L'organismo di valutazione della conformità presenta domanda di notifica all'autorità di notifica dello Stato membro in cui è stabilito.

2. Tale domanda è corredata di una descrizione delle attività di valutazione della conformità, del modulo o dei moduli di valutazione della conformità e dell'indicazione del prodotto o dei prodotti per i quali l'organismo dichiara di essere competente, nonché, se disponibile, di un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento che attesti che l'organismo di valutazione della conformità è conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.

3. Qualora non possa produrre un certificato di accreditamento, l'organismo di valutazione della conformità fornisce all'autorità di notifica tutte le prove documentali necessarie per la verifica, il riconoscimento e il controllo periodico della sua conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.

Articolo 37

Procedura di notifica

1. Le autorità di notifica notificano solo gli organismi di valutazione della conformità che soddisfano le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.

2. Le autorità di notifica notificano gli organismi di cui al paragrafo 1, alla Commissione e agli altri Stati membri utilizzando lo strumento elettronico di notifica elaborato e gestito dalla Commissione.

3. La notifica include tutti i dettagli riguardanti le attività di valutazione della conformità, il modulo o i moduli di valutazione della conformità e l'indicazione del prodotto o prodotti interessati, nonché il relativo certificato di accreditamento o altra attestazione di competenza di cui al paragrafo 4.

4. Qualora una notifica non sia basata sul certificato di accreditamento di cui all'articolo 36, paragrafo 2, l'autorità di notifica fornisce alla Commissione e agli altri Stati membri le prove documentali che attestano la competenza dell'organismo di valutazione della conformità nonché le disposizioni predisposte per fare in modo che tale organismo sia controllato periodicamente e continui a soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.

5. L'organismo interessato può svolgere attività di organismo notificato solo se né la Commissione né gli altri Stati membri sollevano obiezioni entro due settimane dalla notifica, qualora sia usato il certificato di accreditamento, o altrimenti entro due mesi dalla notifica.

6. Sono notificate alla Commissione e agli altri Stati membri le eventuali successive modifiche di rilievo della notifica.

Articolo 38

Numeri di identificazione ed elenchi degli organismi notificati

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

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

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

La Commissione provvede a che detto elenco sia tenuto aggiornato.

Articolo 39

Modifica della notifica

1. L'autorità di notifica che ha accertato o è stata informata del fatto che l'organismo notificato non soddisfa più le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32, o non adempie ai suoi obblighi, limita, sospende o revoca la notifica, secondo i casi, in funzione della gravità dell'inosservanza delle prescrizioni o dell'inadempimento degli obblighi. Essa ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.

2. In caso di limitazione, sospensione o revoca della notifica, oppure di cessazione dell'attività dell'organismo notificato, lo Stato membro di notifica prende le misure appropriate per garantire che le pratiche di tale organismo siano evase da un altro organismo notificato o siano messe a disposizione delle competenti autorità di notifica e di vigilanza sul mercato, su loro richiesta.

Articolo 40

Contestazione della competenza degli organismi notificati

1. La Commissione indaga su tutti i casi in cui abbia dubbi, o siano portati alla sua attenzione dubbi, circa la competenza dell'organismo notificato o circa l'ottemperanza continua dell'organismo notificato alle prescrizioni e responsabilità che gli incombono.

2. Lo Stato membro di notifica fornisce alla Commissione, su richiesta, tutte le informazioni relative alla base della notifica o del mantenimento della competenza dell'organismo interessato.

3. La Commissione garantisce la riservatezza di tutte le informazioni sensibili raccolte nel corso delle indagini.

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

Articolo 41

Obblighi operativi degli organismi notificati

1. Gli organismi notificati eseguono le valutazioni della conformità secondo le procedure di valutazione della conformità previste dalla pertinente STI.

2. Le valutazioni della conformità sono eseguite in modo proporzionato, evitando oneri superflui per gli operatori economici. Gli organismi notificati svolgono le proprie attività tenendo debitamente conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo di produzione.

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

3. Un organismo notificato che riscontra che le prescrizioni della pertinente STI o le corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche non sono state rispettate dal fabbricante, chiede a questi di adottare le misure correttive appropriate e non rilascia il certificato di conformità.

4. Un organismo notificato che, nel corso del controllo della conformità successivo al rilascio di un certificato, riscontra che un prodotto non è più conforme alla pertinente STI o alle corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche chiede al fabbricante di adottare le misure correttive appropriate e all'occorrenza sospende o revoca il certificato.

5. In mancanza di misure correttive o se queste non producono l'effetto desiderato, l'organismo notificato limita, sospende o revoca il certificato, secondo i casi.

Articolo 42

Obbligo degli organismi notificati di fornire informazioni

1. Gli organismi notificati informano l'autorità di notifica:

a) di qualunque rifiuto, limitazione, sospensione o revoca del certificato;

b) di qualunque circostanza che incida sull'ambito d'applicazione e sulle condizioni della notifica;

c) di eventuali richieste di informazioni che ha ricevuto dalle autorità di vigilanza sul mercato in relazione ad attività di valutazione della conformità;

d) su richiesta, delle attività di valutazione della conformità eseguite nell'ambito della notifica e di qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

Le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza sono anche informate di qualunque rifiuto, limitazione, sospensione o revoca del certificato di cui alla lettera a).

2. Gli organismi notificati forniscono le pertinenti informazioni sulle questioni relative ai risultati negativi e, su richiesta, ai risultati positivi della valutazione della conformità agli altri organismi notificati ai sensi della presente direttiva che svolgono analoghe attività di valutazione della conformità sugli stessi prodotti.

3. Gli organismi notificati forniscono all'Agenzia i certificati 'CE' di verifica dei sottosistemi, i certificati 'CE' di conformità dei componenti di interoperabilità e i certificati 'CE' di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità.

Articolo 43

Scambio di migliori prassi

La Commissione provvede all'organizzazione di scambi delle prassi migliori tra le autorità nazionali degli Stati membri responsabili della politica di notifica.

Articolo 44

Coordinamento degli organismi notificati

La Commissione provvede a un coordinamento e a una cooperazione appropriati tra gli organismi notificati a norma della presente direttiva attraverso l'istituzione di un gruppo settoriale di organismi notificati. L'Agenzia sostiene le attività degli organismi notificati a norma dell'articolo 24 del regolamento (UE) 2016/796.

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

Articolo 45

Organismi designati

1. I requisiti relativi agli organismi di valutazione della conformità di cui agli articoli da 30 a 34 si applicano altresì agli organismi designati a norma dell'articolo 15, paragrafo 8, salvo:

a) nel caso delle competenze richieste al suo personale ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, lettera c), laddove l'organismo designato è in possesso di una conoscenza e di una comprensione adeguate del diritto nazionale;

b) nel caso dei documenti da tenere a disposizione dell'autorità di notifica a norma dell'articolo 34, paragrafo 4, laddove l'organismo designato includa documenti relativi ai lavori realizzati da affiliate o subappaltatori in relazione alle pertinenti norme nazionali.

2. Gli obblighi operativi di cui all'articolo 41 si applicano anche agli organismi designati a norma dell'articolo 15, paragrafo 8, salvo che tali obblighi si riferiscono a norme nazionali invece che alle STI.

3. L'obbligo di informazione di cui all'articolo 42, paragrafo 1, si applica altresì agli organismi designati che di conseguenza informano gli Stati membri.

CAPO VII

REGISTRI

Articolo 46

Sistema di numerazione dei veicoli

1. Al momento della registrazione l'autorità competente dello Stato membro di registrazione attribuisce ad ogni veicolo un numero europeo del veicolo (European Vehicle Number — EVN) a norma dell'articolo 22. Ogni veicolo è contrassegnato con l'EVN che gli è attribuito.

2. Le specifiche dell'EVN sono descritte nelle misure di cui all'articolo 47, paragrafo 2, conformemente alla pertinente STI.

3. Ad ogni veicolo è attribuito un solo EVN, salvo disposizione contraria delle misure di cui all'articolo 47, paragrafo 2, conformemente alla pertinente STI.

4. In deroga al paragrafo 1, nel caso di veicoli utilizzati o intesi a essere utilizzati da o verso paesi terzi il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.

Articolo 47

Registri dei veicoli

1. Fino a quando il registro europeo dei veicoli (European Vehicle Register — EVR) di cui al paragrafo 5 non è operativo, ciascuno Stato membro tiene un registro nazionale dei veicoli. Tale registro:

a) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo 2;

b) è tenuto aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;

c) è accessibile alle autorità nazionali preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 22 della direttiva (UE) 2016/798, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE, all'Agenzia, alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e alle persone o organizzazioni che registrano veicoli o che figurano nel registro.

2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni per i registri nazionali dei veicoli concernenti contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

3. Il registro nazionale dei veicoli contiene almeno i seguenti elementi:

a) l'EVN;

b) gli estremi della dichiarazione 'CE' di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;

c) gli estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 48;

d) le generalità del proprietario del veicolo e del suo detentore;

e) le restrizioni di esercizio del veicolo;

f) gli estremi del soggetto responsabile della manutenzione.

4. Fintantoché i registri nazionali dei veicoli degli Stati membri non sono collegati, in conformità della specifica di cui al paragrafo 2, ciascuno Stato membro aggiorna il proprio registro, limitatamente ai dati che lo riguardano, inserendovi le modifiche apportate da un altro Stato membro al proprio registro.

5. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi indebiti per gli Stati membri e le parti interessate, entro il 16 giugno 2018 la Commissione, tenendo conto dei risultati di una valutazione dei costi e dei benefici, adotta mediante atti di esecuzione le specifiche tecniche e funzionali per il registro europeo dei veicoli che dovrebbe incorporare i registri nazionali dei veicoli al fine di assicurare un'interfaccia armonizzata per tutti gli utenti per la registrazione dei veicoli e la gestione dei dati. Si applicano il paragrafo 1, lettere b) e c), e il paragrafo 3. Tale specifica include contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati nonché le fasi della migrazione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3, e sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia.

Il registro europeo dei veicoli è sviluppato tenendo conto delle applicazioni informatiche e dei registri già istituiti dall'Agenzia e dagli Stati membri, come il registro virtuale europeo centralizzato di immatricolazione collegato ai registri nazionali dei veicoli.

Il registro europeo dei veicoli deve essere operativo entro il 16 giugno 2021.

6. Il detentore comunica immediatamente allo Stato membro in cui il veicolo è stato registrato qualsiasi modifica dei dati trascritti nei registri dei veicoli, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare alla registrazione dello stesso.

7. Nel caso di veicoli autorizzati per la prima volta in un paese terzo e successivamente impiegati in uno Stato membro, tale Stato membro assicura che i dati sul veicolo, inclusi almeno i dati relativi al detentore del veicolo interessato, al soggetto responsabile della sua manutenzione e le restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo, possano essere ricercati tramite un registro dei veicoli o siano altrimenti resi disponibili in formato facilmente leggibile, senza indugio e secondo gli stessi principi non discriminatori che si applicano a dati analoghi provenienti da un registro dei veicoli.

Articolo 48

Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

1. L'Agenzia istituisce e tiene un registro delle autorizzazioni d'immissione sul mercato del tipo di veicolo rilasciate a norma dell'articolo 24. Tale registro:

a) è pubblico e accessibile per via elettronica;

b) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo 2;

c) è collegato con i pertinenti registri dei veicoli.

2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni per il registro dei tipi di veicoli autorizzati su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

3. Per ciascun tipo di veicolo, il registro riporta almeno i seguenti elementi:

a) le caratteristiche tecniche del tipo di veicolo quali definite nelle pertinenti STI, comprese le caratteristiche relative all'accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta;

b) il nome del fabbricante;

c) i dati delle autorizzazioni relativi all'area d'uso per un tipo di veicolo, incluse le eventuali restrizioni o revoche.

Articolo 49

Registro dell'infrastruttura

1. Ciascuno Stato membro garantisce la pubblicazione di un registro dell'infrastruttura, che indica i valori dei parametri della rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati previsti dalla pertinente STI.

2. I valori dei parametri iscritti nel registro dell'infrastruttura sono considerati in combinazione con i valori dei parametri riportati nell'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo per verificare la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete.

3. Il registro dell'infrastruttura può prevedere condizioni di utilizzazione degli impianti fissi e altre restrizioni.

4. Ciascuno Stato membro garantisce che il registro dell'infrastruttura sia aggiornato a norma del paragrafo 5.

5. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

CAPO VIII

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 50

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 15 giugno 2016. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. È di particolare importanza che la Commissione segua la propria pratica abituale e svolga consultazioni a livello di esperti, compresi gli esperti degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

4. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 51

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE del Consiglio ([1]). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 52

Motivazione

Ogni decisione presa in applicazione della presente direttiva e concernente la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o la verifica dei sottosistemi facenti parte del sistema ferroviario dell'Unione o in applicazione degli articoli 7, 12 e 17, è motivata in modo dettagliato. 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 53

Relazioni e informazione

1. Entro il 16 giugno 2018 la Commissione riferisce sui progressi ottenuti nella preparazione del rafforzamento del ruolo dell'Agenzia ai sensi della presente direttiva. In aggiunta ogni tre anni, e per la prima volta tre anni dopo la fine del periodo transitorio di cui all'articolo 54, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione e nel funzionamento dell'Agenzia in tale contesto. Detta relazione contiene anche una valutazione dell'attuazione e dell'uso dei registri a norma del capo VII e un'analisi dei casi previsti all'articolo 7 e dell'applicazione del capo V, che valuta in particolare il funzionamento degli accordi di cooperazione conclusi tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza. Ai fini della prima relazione dopo la fine del periodo transitorio, la Commissione svolge consultazioni approfondite con le pertinenti

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

parti interessate e stabilisce un programma per permettere la valutazione dei progressi. Se opportuno alla luce dell'analisi suddetta la Commissione propone misure legislative ivi incluse misure per il ruolo futuro dell'Agenzia nel rafforzamento dell'interoperabilità.

2. L'Agenzia elabora e aggiorna periodicamente uno strumento capace di fornire, su richiesta di uno Stato membro, del Parlamento europeo o della Commissione, una panoramica del livello di interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione. Tale strumento si avvale delle informazioni incluse nei registri previsti al capo VII.

Articolo 54

Regime transitorio per l'utilizzazione dei veicoli

1. Fatto salvo il paragrafo 4 del presente articolo, i veicoli che devono essere autorizzati tra il 15 giugno 2016 e il 16 giugno 2019 sono soggetti alle disposizioni del capo V della direttiva 2008/57/CE.

2. Le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli rilasciate ai sensi del paragrafo 1 e tutte le altre autorizzazioni rilasciate entro il 15 giugno 2016, comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali, in particolare il RIC (regolamento internazionale carrozze) e il RIV (regolamento internazionale veicoli), restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate.

3. Per poter essere utilizzati su una o più reti che non sono ancora contemplate dall'autorizzazione preesistente, i veicoli autorizzati alla messa in servizio a norma dei paragrafi 1 e 2 devono ottenere una nuova autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo. L'immissione sul mercato su tali reti supplementari è subordinata al rispetto dell'articolo 21.

4. Al più tardi a partire dal 16 giugno 2019 l'Agenzia svolge i compiti in materia di autorizzazione ai sensi degli articoli 21 e 24 e i compiti di cui all'articolo 19 per quanto concerne le aree d'uso negli Stati membri che non hanno dato comunicazione all'Agenzia e alla Commissione conformemente all'articolo 57, paragrafo 2. In deroga agli articoli 21 e 24, le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri che hanno dato comunicazione all'Agenzia e alla Commissione conformemente all'articolo 57, paragrafo 2, possono continuare a rilasciare autorizzazioni ai sensi della direttiva 2008/57/CE fino al 16 giugno 2020.

Articolo 55

Altre disposizioni transitorie

1. Gli allegati IV, V, VII e IX della direttiva 2008/57/CE si applicano fino alla data di applicazione dei corrispondenti atti di esecuzione di cui all'articolo 7, paragrafo 5, all'articolo 9, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 10, e all'articolo 15, paragrafo 9, della presente direttiva.

2. La direttiva 2008/57/CE continua ad applicarsi per quanto concerne progetti ERTMS a terra che devono essere messi in servizio tra il 15 giugno 2016 e il 16 giugno 2019.

3. I progetti che hanno completato la fase di gara o di appalto anteriormente al 16 giugno 2019 non sono soggetti alla preautorizzazione dell'Agenzia di cui all'articolo 19.

4. Fino al 16 giugno 2031 le opzioni incluse nei contratti firmati prima del 15 giugno 2016 non sono soggette alla preautorizzazione dell'Agenzia di cui all'articolo 19, anche se sono esercitate dopo il 15 giugno 2016.

5. Prima di autorizzare la messa in servizio di apparecchiature ERTMS a terra non soggette alla preautorizzazione dell'Agenzia di cui all'articolo 19, le autorità nazionali preposte alla sicurezza cooperano con l'Agenzia per garantire che le soluzioni tecniche siano pienamente interoperabili, conformemente all'articolo 30, paragrafo 3, e all'articolo 31, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.

Articolo 56

Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, a norma dell'articolo 19 del regolamento (UE) 2016/796, ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Se del caso, tali raccomandazioni e pareri sono presi in considerazione nell'elaborazione degli atti di esecuzione ai sensi della presente direttiva.

Articolo 57

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli 1 e 2, all'articolo 7, paragrafi da 1 a 4 e 6, all'articolo 8, all'articolo 9, paragrafo 1, all'articolo 10, paragrafo 5, all'articolo11, paragrafi 1, 3 e 4, agli articoli 12, 13 e 14, all'articolo 15, paragrafi da 1 a 8,

all'articolo 16, all'articolo 18, all'articolo 19, paragrafo 3, agli articoli da 21 a 39, all'articolo 40, paragrafo 2, agli articoli 41, 42, 44, 45 e 46, all'articolo 47, paragrafi 1, 3, 4 e 7, all'articolo 49, paragrafi da 1 a 4, all'articolo 54 e agli allegati I, II, III e IV entro il 16 giugno 2019. ESSI comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

2. Gli Stati membri possono prorogare il termine di recepimento di cui al paragrafo 1 di un ulteriore periodo di un anno. A tal fine, entro il 16dicembre 2018, gli Stati membri che non mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative entro il termine di recepimento di cui al paragrafo 1 lo comunicano all'Agenzia e alla Commissione e presentano le motivazioni per tale proroga.

3. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore, i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva si intendono fatti a quest'ultima. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono decise dagli Stati membri.

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

5. Gli obblighi di recepimento e applicazione dell'articolo 13, dell'articolo 14, paragrafi da 1 a 8, 11 e 12, dell'articolo 15, paragrafi da 1 a 9, dell'articolo 16, paragrafo 1, degli articoli da 19 a 26, degli articoli 45, 46 e 47, dell'articolo 49, paragrafi da 1 a 4, e dell'articolo 54 della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non è istituito un sistema ferroviario nel loro rispettivo territorio.

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 le misure volte ad applicare gli articoli di cui al primo comma entro due anni dalla ricezione della domanda.

Articolo 58

Abrogazione

La direttiva 2008/57/CE, come modificata dalle direttive di cui all'allegato V, parte A, è abrogata a decorrere dal 16 giugno 2020, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nel diritto nazionale delle direttive di cui all'allegato V, parte B.

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

Articolo 59

Entrata in vigore

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

Articolo 60

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, l'11 maggio 2016

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*
M. SCHULZ	J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

ALLEGATO I

Elementi del sistema ferroviario dell'Unione

1. **Rete**

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

a) le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h;

b) le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h;

c) 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;

d) le linee convenzionali previste per il traffico 'passeggeri';

e) le linee convenzionali previste per il traffico misto (passeggeri e merci);

f) le linee convenzionali previste per il traffico 'merci';

g) i nodi 'passeggeri';

h) i nodi merci, compresi i terminali intermodali;

i) le linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

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

2. **Veicoli**

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

— locomotive e materiale rotabile per passeggeri, comprese le unità di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici e le carrozze passeggeri;

— carri merci, compresi i veicoli a piano basso progettati per l'intera rete e i veicoli progettati per il trasporto di autocarri;

— veicoli speciali, quali i mezzi d'opera.

Detto elenco di veicoli include quelli specialmente progettati per circolare su diversi tipi di linee ad alta velocità di cui al punto 1.

ALLEGATO II

SOTTOSISTEMI

1. **Elenco dei sottosistemi**

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

a) settori di natura strutturale:

— infrastruttura,

— energia,

— controllo-comando e segnalamento a terra,

— controllo-comando e segnalamento di bordo,

— materiale rotabile; oppure

b) settori di natura funzionale:

— esercizio e gestione del traffico,

— manutenzione,

— applicazioni telematiche per i servizi passeggeri e merci.

2. **Descrizione dei sottosistemi**

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

2.1. *Infrastrutture*

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

2.2. *Energia*

Il sistema di elettrificazione incluso la linea aerea e l'apparecchiatura a terra di misurazione e di imposizione dei canoni del consumo di energia elettrica.

2.3. *Controllo-comando e segnalamento a terra*

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

2.4. *Controllo-comando e segnalamento di bordo*

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

2.5. *Esercizio e gestione del traffico*

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

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

2.6. *Applicazioni telematiche*

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

a) le applicazioni per i servizi passeggeri, compresi i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione, i sistemi di pagamento, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni e con altri modi di trasporto;

b) le applicazioni per il trasporto merci, compresi i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione, la gestione delle coincidenze con altri modi di trasporto, la produzione dei documenti elettronici di accompagnamento.

2.7. *Materiale rotabile*

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

2.8. *Manutenzione*

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

ALLEGATO III

REQUISITI ESSENZIALI

1. Requisiti di portata generale

1.1. *Sicurezza*

1.1.1. La progettazione, la costruzione o l'assemblaggio, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza a 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 necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata. I parametri delle apparecchiature del freno devono garantire che sia possibile l'arresto nella distanza di frenatura prevista alla velocità massima autorizzata.

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

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

1.1.5. I dispositivi destinati a 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 il diritto dell'Unione.

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. La progettazione e l'esercizio del sistema ferroviario non devono portare ad un livello inammissibile di rumore da esso emesso:

— nelle aree in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria, come definita all'articolo 3, punto 3 della direttiva 2012/34/UE, e

— nella cabina del macchinista.

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 dell'infrastruttura e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario. Questo requisito include l'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi del veicolo con l'infrastruttura.

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

1.6. *Accessibilità*

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

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

2. **Requisiti particolari di ogni sottosistema**

2.1. *Infrastruttura*

2.1.1. Sicurezza

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

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

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

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

2.1.2. Accessibilità

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

2.2. *Energia*

2.2.1. Sicurezza

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

2.2.2. Protezione dell'ambiente

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

2.2.3. Compatibilità tecnica

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

— permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate,

— nel caso dei sistemi di alimentazione di energia elettrica, essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

2.3. *Controllo-comando e segnalamento*

2.3.1. Sicurezza

Gli impianti e le procedure di controllo-comando e segnalamento utilizzati devono consentire una circolazione dei treni che presenti un 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 condizioni degradate.

2.3.2. Compatibilità tecnica

Ogni nuova infrastruttura e 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 nelle cabine 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 e il funzionamento 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 loro.

Deve essere garantita la sicurezza dei passeggeri durante la salita e discesa dai treni. 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.

I passeggeri devono ricevere informazioni complete e di facile comprensione in merito alle norme loro applicabili sia nelle stazioni che a bordo dei treni.

2.4.2. Affidabilità e disponibilità

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

2.4.3. Compatibilità tecnica

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

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

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

2.4.4. Controllo

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

2.4.5. Accessibilità

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

2.5. *Manutenzione*

2.5.1. Salute e sicurezza

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

2.5.2. Protezione dell'ambiente

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

2.5.3. Compatibilità tecnica

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

2.6. *Esercizio e gestione del traffico*

2.6.1. Sicurezza

L'uniformità delle norme di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di condotta, 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'allineamento delle norme di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di condotta, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione deve essere tale da garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

2.6.4. Accessibilità

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

2.7. *Applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci*

2.7.1. Compatibilità tecnica

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

Bisogna garantire per queste applicazioni:

— che le banche dati, il software e i protocolli di comunicazione dati siano sviluppati in modo da garantire massime possibilità di scambio dati sia tra applicazioni diverse che tra operatori diversi, con le esclusioni dei dati commerciali di carattere riservato,

— un accesso agevole alle informazioni per gli utenti.

2.7.2. Affidabilità e disponibilità

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

2.7.3. Salute

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

2.7.4. Sicurezza

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

2.7.5. Accessibilità

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

ALLEGATO IV

PROCEDURA 'CE' DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

1. PRINCIPI GENERALI

La 'verifica CE' è una procedura effettuata dal richiedente ai sensi dell'articolo 15 per dimostrare che i requisiti della pertinente normativa dell'Unione e di tutte le pertinenti norme nazionali relative a un sottosistema, sono stati soddisfatti e che il sottosistema può essere autorizzato alla messa in servizio.

2. CERTIFICATO DI VERIFICA RILASCIATO DA UN ORGANISMO NOTIFICATO

2.1. **Introduzione**

Ai fini della presente direttiva, la verifica con riferimento alle STI è la procedura con cui un organismo notificato verifica e certifica che il sottosistema è conforme alle pertinenti specifiche tecniche di interoperabilità (STI).

Ciò non pregiudica l'obbligo del richiedente di conformarsi ad altri atti giuridici dell'Unione applicabili e alle eventuali verifiche da parte degli organismi di valutazione richieste dalle altre norme.

2.2. **Dichiarazione intermedia di verifica (DIV) (Intermediate Statement of Verification (ISV))**

2.2.1. *Principi*

Su richiesta del richiedente le verifiche possono essere effettuate per parti di un sottosistema o essere limitate a determinate fasi della procedura di verifica. In questi casi, i risultati della verifica possono essere documentati in una 'dichiarazione intermedia di verifica' (DIV) rilasciata dall'organismo notificato scelto dal richiedente.

La DIV deve fare riferimento alle STI rispetto alle quali è stata effettuata la valutazione di conformità.

2.2.2. *Parti del sottosistema*

Il richiedente può richiedere una DIV per ogni parte in cui decida di suddividere il sottosistema. Ogni parte deve essere verificata in ogni fase come previsto al punto 2.2.3.

2.2.3. *Fasi della procedura di verifica*

Il sottosistema, o alcune parti di esso, è verificato in ciascuna delle seguenti fasi:

a) progetto complessivo;

b) produzione: realizzazione, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di ingegneria civile, la fabbricazione, il montaggio dei componenti e la taratura complessiva;

c) prove finali.

Il richiedente può richiedere una DIV per la fase di progetto (incluse le prove del tipo) e per la fase di produzione dell'intero sottosistema o per ogni parte in cui ha deciso di suddividerlo (cfr. punto 2.2.2).

2.3. **Certificato di verifica**

2.3.1. Gli organismi notificati responsabili della verifica valutano la progettazione, la produzione e le prove finali del sottosistema e redigono il certificato di verifica destinato al richiedente che a sua volta redige la dichiarazione 'CE' di verifica. Il certificato di verifica deve indicare le STI rispetto alle quali è stata effettuata la valutazione di conformità.

Quando un sottosistema non è stato valutato per la sua conformità a tutte le STI pertinenti (ad esempio in caso di deroga, applicazione parziale di STI per ristrutturazione o rinnovo, periodo transitorio di una STI o caso specifico), il certificato di verifica deve fornire il riferimento preciso alla o alle STI o alle loro parti la cui conformità non è stata esaminata dall'organismo notificato durante la procedura di verifica.

2.3.2. In caso siano state emesse delle DIV, l'organismo notificato responsabile della verifica del sottosistema tiene conto di tali DIV e, prima di emettere il proprio certificato di verifica:

a) verifica che le DIV coprano correttamente i pertinenti requisiti della o delle STI,

b) verifica tutti gli aspetti che non sono coperti dalle DIV, e

c) verifica le prove finali del sottosistema nel suo complesso.

2.3.3. In caso di modifica di un sottosistema già coperto da un certificato di verifica, l'organismo notificato esegue esclusivamente gli esami e le prove che sono pertinenti e necessari, vale a dire che la valutazione fa riferimento solo alle parti modificate del sottosistema e alle loro interfacce con le parti del sottosistema non modificate.

2.3.4. Ogni organismo notificato che partecipa alla verifica di un sottosistema prepara la documentazione, in conformità dell'articolo 15, paragrafo 4, che riguarda l'ambito di applicazione delle proprie attività.

2.4. **Documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione 'CE' di verifica**

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione 'CE' di verifica è raccolta dal richiedente e comprende gli elementi seguenti:

a) le caratteristiche tecniche relative al progetto inclusi i disegni generali e di dettaglio relativi alla fase esecutiva, gli schemi elettrici e idraulici, gli schemi dei circuiti di controllo, la descrizione dei sistemi automatici e di elaborazione dei dati a un livello di dettaglio sufficiente per documentare la verifica della conformità effettuata, la documentazione relativa a esercizio e manutenzione ecc., pertinenti per il sottosistema in questione;

b) un elenco dei componenti d'interoperabilità di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera d), incorporati nel sottosistema;

c) la documentazione di cui all'articolo 15, paragrafo 4, prodotta da ciascun organismo notificato coinvolto nella verifica del sottosistema, che deve comprendere:

— copie delle dichiarazioni 'CE' di verifica e, ove applicabile, delle dichiarazioni 'CE' di idoneità all'impiego redatte per i componenti di interoperabilità di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera d), accompagnate se necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti dagli organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni,

— se disponibile, la DIV che accompagna il certificato di verifica, compreso il risultato della verifica da parte dell'organismo notificato circa la validità della DIV stessa,

— il certificato di verifica, accompagnato dalle corrispondenti note di calcolo e firmato dall'organismo notificato responsabile della verifica, che dichiara la conformità del sottosistema ai requisiti della o delle pertinenti STI e in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte; il certificato di verifica deve essere inoltre accompagnato dai rapporti di ispezione e audit redatti dallo stesso organismo nell'ambito della propria missione, come precisato ai punti 2.5.2 e 2.5.3;

d) i certificati di verifica rilasciati in conformità di altri atti giuridici dell'Unione;

e) quando è richiesta la verifica dell'integrazione in condizioni di sicurezza a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, lettera c) e dell'articolo 21, paragrafo 3, lettera c), la pertinente documentazione tecnica comprende il o i rapporti di valutazione dei valutatori sui CSM per la valutazione del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

2.5. **Sorveglianza da parte degli organismi notificati**

2.5.1. L'organismo notificato responsabile di verificare la produzione deve avere accesso permanente 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 ritenuti da esso necessari per l'espletamento della propria missione. L'organismo notificato deve ricevere dal richiedente tutti i documenti utili a tale scopo, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.

2.5.2. L'organismo notificato responsabile di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per confermare la conformità alla o alle pertinenti STI. Esso fornisce un rapporto di audit ai responsabili della realizzazione. La presenza dell'organismo notificato potrebbe essere richiesta durante certe fasi delle operazioni di costruzione.

2.5.3. 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, se applicabile, un rapporto di audit ai responsabili della realizzazione.

2.5.4. L'organismo notificato deve essere in grado di controllare un sottosistema che include un componente di interoperabilità, al fine di valutarne, quando richiesto dalla STI corrispondente, l'idoneità all'impiego nell'ambiente ferroviario cui è destinato.

([1]) Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

2.6. **Presentazione della documentazione**

Una copia della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione 'CE' di verifica deve essere conservata dal richiedente per tutta la durata di esercizio del sottosistema. Tali documenti devono essere trasmessi, su richiesta, agli altri Stati membri o all'Agenzia.

La documentazione presentata per una richiesta di autorizzazione di messa in servizio deve essere presentata all'autorità a cui è richiesta l'autorizzazione. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza o l'Agenzia possono chiedere che una o più parti dei documenti presentati insieme all'autorizzazione siano tradotte nella propria lingua.

2.7. **Pubblicazione**

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

a) le richieste di verifica e le DIV ricevute;

b) la richiesta di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego di componenti di interoperabilità;

c) le DIV rilasciate o rifiutate;

d) i certificati di verifica e i certificati 'CE' di idoneità all'impiego rilasciati o rifiutati;

e) i certificati di verifica rilasciati o rifiutati.

2.8. **Lingua**

La documentazione e la corrispondenza relative alla procedura 'CE' di verifica devono essere redatte in una lingua ufficiale dell'Unione dello Stato membro in cui il richiedente è stabilito o in una lingua ufficiale dell'Unione accettata dal richiedente.

3. CERTIFICATO DI VERIFICA RILASCIATO DA UN ORGANISMO DESIGNATO

3.1. **Introduzione**

Nel caso in cui si applichino le norme nazionali, la verifica include una procedura con cui l'organismo designato a norma dell'articolo 15, paragrafo 8, (l'organismo designato) verifica e certifica che il sottosistema è conforme alle norme nazionali notificate in conformità dell'articolo 14 per ciascuno Stato membro in cui il sottosistema è destinato ad essere autorizzato alla messa in servizio.

3.2. **Certificato di verifica**

L'organismo designato redige il certificato di verifica destinato al richiedente.

Il certificato contiene un riferimento preciso alla o alle norme nazionali la cui conformità è stata esaminata dall'organismo designato nel processo di verifica.

Nel caso di norme nazionali relative ai sottosistemi che compongono un veicolo, l'organismo designato divide il certificato in due parti, una parte contenente i riferimenti a quelle norme nazionali strettamente connesse alla compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete interessata e un'altra parte contenente tutte le altre norme nazionali.

3.3. **Documentazione**

La documentazione prodotta dall'organismo designato e che accompagna il certificato di verifica nel caso di norme nazionali deve essere inclusa nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione 'CE' di verifica di cui al punto 2.4 e contenere i dati tecnici pertinenti per la valutazione della conformità del sottosistema a tali norme nazionali.

3.4. **Lingua**

La documentazione e la corrispondenza relative alla procedura 'CE' di verifica devono essere redatte in una lingua ufficiale dell'Unione dello Stato membro in cui il richiedente è stabilito o in una lingua ufficiale dell'Unione accettata dal richiedente.

4. VERIFICA DELLE PARTI DEI SOTTOSISTEMI A NORMA DELL'ARTICOLO 15, PARAGRAFO 7

Se deve essere rilasciato un certificato di verifica per determinate parti di un sottosistema, a tali parti si applicano, *mutatis mutandis*, le disposizioni del presente allegato.

ALLEGATO V

PARTE A

Direttive abrogate ed elenco delle relative modifiche successive

(di cui all'articolo 58)

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

PARTE B

Termini di recepimento nel diritto nazionale

(cfr. articolo 57)

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

ALLEGATO VI

Tavola di concordanza

Direttiva 2008/57/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, lettere da a) a z)	Articolo 2, punti da 1 a 5, da 7 a 17 e da 19 a 28
—	Articolo 2, punti 6, 18 e da 29 a 45
Articolo 3	—
Articolo 4	Articolo 3
Articolo 5, paragrafi da 1 a 3, lettera g)	Articolo 4, paragrafi da 1 a 3, lettera g)
—	Articolo 4, paragrafo 3, lettere h) e i)
Articolo 5, punti da 4 a 8	Articolo 4, punti da 4 a 8
Articolo 6	Articolo 5
Articolo 7	Articolo 6
Articolo 8	—
Articolo 9	Articolo 7
Articolo 10	Articolo 8
Articolo 11	Articolo 9
Articolo 12	—
Articolo 13	Articolo 10
Articolo 14	Articolo 11
Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 18, paragrafo 2
Articolo 15, paragrafi 2 e 3	—
Articolo 16	Articolo 12
Articolo 17	Articoli 13 e 14
Articolo 18	Articolo 15
Articolo 19	Articolo 16
—	Articolo 17
—	Articolo 18 (tranne il paragrafo 3)
—	Articoli 19, 20, 21, 22 e 23

Direttiva 2008/57/CE	Presente direttiva
Articolo 20	—
Articolo 21	—
Articoli da 22 a 25	—
Articolo 26	Articolo 24
Articolo 27	Articolo 14, paragrafo 10
—	Articolo 26
Articolo 28 e allegato VIII	Articoli da 27 a 44
—	Articolo 45
Articolo 29	Articolo 51
Articoli 30 e 31	—
Articolo 32	Articolo 46
Articolo 33	Articolo 47, paragrafi 3, 4, 6 e 7
—	Articolo 47, paragrafi 1, 2 e 5
Articolo 34	Articolo 48
Articolo 35	Articolo 49
Articolo 36	—
—	Articolo 50
Articolo 37	Articolo 52
Articolo 38	Articolo 57
Articolo 39	Articolo 53
—	Articoli 54 e 55
—	Articolo 56
Articolo 40	Articolo 58
Articolo 41	Articolo 59
Articolo 42	Articolo 60
Allegati da I a III	Allegati da I a III
Allegato IV	Articolo 9, paragrafo 2
Allegato V	Articolo 15, paragrafo 9
Allegato VI	Allegato IV
Allegato VII	Articolo 14, paragrafo 10
Allegato VIII	Articoli 30, 31 e 32
Allegato IX	Articolo 7, paragrafo 5
Allegato X	Allegato V
Allegato XI	Allegato VI

Dichiarazione della Commissione sui documenti esplicativi

La Commissione ricorda che il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno riconosciuto, nella dichiarazione politica comune del 27 ottobre 2011 sui documenti esplicativi, che le informazioni che gli Stati membri forniscono alla Commissione per quanto riguarda il recepimento delle direttive nel diritto nazionale 'devono essere chiare e precise' al fine di facilitare il compito della Commissione di vigilare sull'applicazione del diritto dell'Unione. Nel caso in esame i documenti esplicativi avrebbero potuto essere utili a questo fine. La Commissione si rammarica che il testo finale non contenga disposizioni al riguardo.»