REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/387 DELLA COMMISSIONE

del 9 marzo 2020

che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1302/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione per quanto riguarda l'estensione dell'area d'uso e le fasi di transizione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ([1]), in particolare l'articolo 5, paragrafo 11,

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 54, paragrafi 2 e 3, della direttiva (UE) 2016/797, prima di poter essere utilizzati su una o più reti che non sono ancora contemplate dall'autorizzazione preesistente, i veicoli la cui messa in servizio è stata autorizzata anteriormente al 15 giugno 2016 devono ottenere una nuova autorizzazione d'immissione sul mercato conformemente all'articolo 21 di tale direttiva. Tali veicoli sono pertanto tenuti a essere conformi alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) in vigore o hanno la facoltà di non applicare tali STI a norma dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale direttiva. Nel contempo, uno degli obiettivi della direttiva (UE) 2016/797 è la razionalizzazione e l'armonizzazione delle procedure di autorizzazione a livello dell'Unione per agevolare la libera circolazione dei veicoli. A tal fine il punto 7.6.1 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione ([2]) e il punto 7.5.2.3 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione ([3]) prevedono l'elaborazione di disposizioni di flessibilità per quanto riguarda la conformità ai requisiti delle STI. Tali disposizioni devono stabilire quale livello di flessibilità potrebbe essere concesso in caso di estensione dell'area d'uso dei veicoli messi in servizio prima del 15 giugno 2016, pur rispettando i requisiti essenziali, mantenendo il livello di sicurezza appropriato e, se ragionevolmente fattibile, migliorandolo. È pertanto opportuno modificare di conseguenza tali regolamenti. La disposizione relativa all'«estensione dell'area d'uso» riguarda anche il caso di veicoli che necessitano di modifiche per garantire la compatibilità tecnica con la nuova rete o le nuove reti; in tal caso, le parti non modificate del veicolo restano convalidate secondo la preesistente autorizzazione. Le restrizioni e le limitazioni della preesistente autorizzazione continuano ad applicarsi. Per le stesse ragioni è opportuno fornire tale precisazione anche per il regolamento (UE) 2016/919 della Commissione ([4]).

(2) Nel settore ferroviario esistono approcci divergenti tra organismi notificati ed enti autorizzatori per quanto riguarda l'applicazione delle diverse disposizioni transitorie di cui all'allegato, punti da 7.1.1.2 a 7.1.1.8 e punto 7.1.3.1, del regolamento (UE) n. 1302/2014. Analogamente, nel settore ferroviario esistono approcci divergenti per quanto riguarda il periodo di validità dei certificati di esame «CE» del tipo o del progetto in caso di modifiche del tipo di materiale rotabile preesistente di cui all'allegato, punto 7.2.2.2, del regolamento (UE) n. 321/2013 e all'allegato, punto 7.1.2.2, del regolamento (UE) n. 1302/2014. Un'ulteriore armonizzazione volta alla riduzione delle divergenze dal sistema target è inoltre indispensabile per ridurre i costi delle ferrovie e garantirne l'interoperabilità e la competitività. È pertanto opportuno modificare le disposizioni sopra elencate per evitare un'applicazione divergente di tali disposizioni transitorie e dei periodi di validità dei certificati, mentre i futuri periodi transitori, anziché concedere esenzioni generiche, dovrebbero concentrarsi su requisiti specifici aventi un impatto elevato sui progetti in corso, così da portare a una tempestiva riduzione delle divergenze dal sistema target garantendo nel contempo la prevedibilità e la certezza del diritto necessarie al settore. Tale obiettivo dovrebbe essere perseguito nel quadro del pacchetto di revisione della STI sulla ferrovia digitale e il trasporto merci ecologico (revisione 2022) per cui la Commissione ha inviato una richiesta all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie il 24 gennaio 2020.

([1]) GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44.

([2]) Regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione, del 13 marzo 2013, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «materiale rotabile — carri merci» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2006/861/CE della Commissione (GU L 104 del 12.4.2013, pag. 1).

([3]) Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 228).

([4]) Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).

(3) Gli Stati membri ed esponenti del settore hanno inoltre individuato alcuni errori tecnici e redazionali in alcuni di questi regolamenti e la Repubblica slovacca ha rilevato che il caso specifico generale di cui all'allegato, punto 7.3.2.1, del regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione (STI WAG) dovrebbe applicarsi anche alla propria rete con scartamento da 1 520 mm. È opportuno rettificare tali errori.

(4) A norma della decisione (UE) 2017/1474, le STI dovrebbero indicare l'eventuale necessità di notificare nuovamente gli organismi di valutazione della conformità che erano stati notificati sulla base di una precedente versione delle STI e l'eventuale applicabilità di un processo di notifica semplificato. Il presente regolamento introduce modifiche limitate e non dovrebbe essere necessario notificare nuovamente gli organismi notificati sulla base di una precedente versione delle STI.

(5) Il presente regolamento modifica le STI al fine di accrescere l'interoperabilità all'interno del sistema ferroviario dell'Unione, migliorare e sviluppare il trasporto ferroviario internazionale, contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno e integrare le STI con l'obiettivo di soddisfare i requisiti essenziali. Esso consente di conseguire gli obiettivi e soddisfare i requisiti essenziali sia della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]) sia della direttiva (UE) 2016/797. Il presente regolamento dovrebbe pertanto essere direttamente applicabile in tutti gli Stati membri, compresi gli Stati membri che hanno comunicato all'Agenzia e alla Commissione, a norma dell'articolo 57, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, di aver prorogato il termine di recepimento e di continuare di conseguenza ad applicare la direttiva 2008/57/CE fino al più tardi al 15 giugno 2020. Gli organismi notificati che operano ai sensi della direttiva 2008/57/CE negli Stati membri che hanno prorogato il termine di recepimento dovrebbero essere autorizzati a rilasciare il certificato «CE» in conformità del presente regolamento fino a quando la direttiva 2008/57/CE si applica nello Stato membro in cui sono stabiliti.

(6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 51, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche della STI WAG

Il regolamento (UE) n. 321/2013 è così modificato:

(1) all'articolo 3, è aggiunta la lettera d) seguente:

«d) quando l'area d'uso è estesa conformemente all'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797, si applicano le disposizioni di cui al punto 7.2.2.4 dell'allegato del presente regolamento.»;

(2) l'allegato è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Articolo 2

Modifiche della STI LOC&PAS

Il regolamento (UE) n. 1302/2014 è così modificato:

(1) all'articolo 3, il paragrafo 2 è così modificato:

«2. La STI non si applica al materiale rotabile in uso nel sistema ferroviario dell'Unione e che è già messo in servizio in tutta la rete ferroviaria (o parte della stessa) di qualsiasi Stato membro anteriormente al 1º gennaio 2015, tranne quando:

a) sia soggetto a rinnovo o ristrutturazione conformemente al punto 7.1.2 dell'allegato del presente regolamento, oppure

b) l'area d'uso sia estesa conformemente all'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797, nel qual caso si applicano le disposizioni di cui al punto 7.1.4 dell'allegato del presente regolamento.»;

(2) all'articolo 11, paragrafo 1, secondo comma, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Esse continuano tuttavia ad applicarsi, fatti salvi i punti da 7.1.1.4 a 7.1.1.8 dell'allegato:»;

(3) l'allegato è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento.

([5]) 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).

Articolo 3

Modifiche della STI CCS

Il regolamento (UE) 2016/919 è così modificato:

(1) all'articolo 2, il paragrafo 2 è così modificato:

«2. La STI non si applica agli attuali sottosistemi di «controllo-comando e segnalamento a terra» e «controllo-comando e segnalamento di bordo» del sistema ferroviario già in servizio su tutta o parte della rete ferroviaria degli Stati membri il giorno dell'entrata in vigore del presente regolamento, tranne quando:

a) il sottosistema sia oggetto di rinnovo o ristrutturazione ai sensi della sezione 7 dell'allegato del presente regolamento, oppure

b) l'area d'uso sia estesa conformemente all'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797, nel qual caso si applicano le disposizioni di cui al punto 7.4.2.4 dell'allegato del presente regolamento.»;

(2) l'allegato è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento.

Articolo 4

Organismi di valutazione della conformità

1. Le notifiche agli organismi di valutazione della conformità ai fini dell'applicazione dei regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1302/2014 e (UE) 2016/919 restano valide sulla base di tali regolamenti modificati dal presente regolamento.

2. Gli organismi di valutazione della conformità notificati a norma della direttiva 2008/57/CE possono rilasciare certificati «CE» di verifica e certificati «CE» di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità in conformità del presente regolamento fino a quando la direttiva 2008/57/CE si applica nello Stato membro in cui sono stabiliti, in conformità dell'articolo 57, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, e fino al 15 giugno 2020 al più tardi.

Articolo 5

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il 9 marzo 2020

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

L'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013 è così modificato:

(1) al punto 4.2.2.2, è aggiunto il titolo «Resistenza dell'unità»;

(2) al punto 6.1.2.2, tra il primo e il secondo paragrafo è aggiunto il paragrafo seguente:

«La dimostrazione di conformità alternativa è consentita a norma del punto 6.1.2.4 *bis*.»;

(3) al punto 6.1.2.3, prima della lettera b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«La dimostrazione di conformità alternativa è consentita a norma del punto 6.1.2.4 *bis*.»;

(4) al punto 6.1.2.4, alla fine del punto è aggiunto il paragrafo seguente:

«La dimostrazione di conformità alternativa è consentita a norma del punto 6.1.2.4 *bis*.»;

(5) tra i punti 6.1.2.4 e 6.1.2.5 è aggiunto il punto 6.1.2.4 *bis* seguente:

«Nei casi in cui le norme EN di cui ai punti 6.1.2.2, 6.1.2.3 e 6.1.2.4 non contemplino la soluzione tecnica proposta, è consentito l'uso di altre norme per dimostrare la conformità rispettivamente del comportamento meccanico dell'insieme delle sale montate, delle caratteristiche meccaniche delle ruote nonché delle caratteristiche di resistenza meccanica e di fatica dell'asse; in tal caso l'organismo notificato deve verificare che le norme alternative formino parte integrante di una serie di norme tecnicamente coerente applicabile alla progettazione, alla fabbricazione e alla prova delle sale montate, contenente requisiti specifici per le sale montate, le ruote e gli assi in relazione ai seguenti punti:

— insieme delle sale montate;

— resistenza meccanica;

— caratteristiche di fatica;

— limiti di sollecitazione ammissibili;

— caratteristiche termomeccaniche.

Nella dimostrazione sopra richiesta è possibile fare riferimento esclusivamente alle norme pubblicamente disponibili. La verifica effettuata dall'organismo notificato deve assicurare la coerenza tra la metodologia delle norme alternative, le ipotesi formulate dal richiedente, la soluzione tecnica prevista e l'area d'uso prevista.»;

(6) al punto 7.2.2.2, i tre paragrafi direttamente successivi alla tabella 11 *bis* sono sostituiti dai seguenti:

«Per stabilire il certificato di esame «CE» del tipo o del progetto, l'organismo notificato scelto dall'entità che gestisce le modifiche può fare riferimento:

— al certificato originale di esame «CE» del tipo o del progetto per le parti del progetto che sono rimaste invariate o quelle parti che sono state modificate ma senza ripercussioni sulla conformità del sottosistema, sempre che il certificato sia ancora valido (nel corso del periodo di 10 anni della fase B);

— a un certificato aggiuntivo di esame «CE» del tipo o del progetto (che modifica il certificato originale) per le parti modificate del progetto che incidono sulla conformità del sottosistema alla revisione più recente della presente STI in vigore in quel momento.

Il periodo di validità del certificato di esame «CE» del tipo o del progetto per il tipo modificato, la variante del tipo modificata o la versione del tipo modificata deve essere limitato a 10 anni dalla data di rilascio, senza superare 14 anni dopo la data di nomina di un organismo notificato da parte del richiedente per il tipo di materiale rotabile iniziale (inizio della fase A del certificato originale di esame «CE» del tipo o del progetto).»;

(7) al punto 7.2.2.2, la riga «4.2.4.3.2.1 Freno di servizio» della tabella 11 *bis* è sostituita dalla seguente:

4.2.4.3.2.1 Freno di servizio	Distanza di arresto	«Modifica della distanza di arresto superiore a ± 10 % Nota: si possono utilizzare anche la percentuale di peso frenato (denominata anche «lambda» o «percentuale di massa frenata») o la massa frenata; questi dati possono essere calcolati (direttamente o tramite la distanza di arresto) sulla base dei profili di decelerazione. La modifica autorizzata è identica (± 10 %)	N/D
	Decelerazione massima per la condizione di carico «massa di progetto in condizioni di carico utile normale» alla velocità massima di progetto	Modifica superiore a ± 10 % della decelerazione media massima del freno	N/D»

(8) al punto 7.2.2.3, il primo paragrafo è sostituito dal seguente:

«Le seguenti norme si applicano, in aggiunta al punto 7.2.2.2, alle unità esistenti che hanno ottenuto la prima autorizzazione di messa in servizio anteriormente al 1º gennaio 2015, se l'ambito della modifica ha un'incidenza sui parametri di base non oggetto della dichiarazione «CE».»;

(9) al punto 7.2.2.3, il terzo paragrafo è sostituito dal seguente:

«La norma specifica di cui al paragrafo precedente non si applica alle modifiche che incidono sui parametri di base, classificate come modifiche di cui all'articolo 21, paragrafo 12, lettera a), ed elencate nella tabella 11 *ter*. Per tali modifiche, la conformità ai requisiti della STI è obbligatoria.»;

(10) è aggiunto il seguente punto 7.2.2.4:

«7.2.2.4. Norme per l'estensione dell'area d'uso per le unità esistenti autorizzate a norma della direttiva 2008/57/CE o in esercizio prima del 19 luglio 2010

(1) In mancanza di piena conformità alla presente STI, il punto 2 si applica alle unità che soddisfano le seguenti condizioni al momento della richiesta di un'estensione della relativa area d'uso a norma dell'articolo 21, paragrafo 13, della direttiva (UE) 2016/797:

1. sono state autorizzate a norma della direttiva 2008/57/CE o messe in esercizio prima del 19 luglio 2010;

2. sono registrate con codice di immatricolazione «00» «Valida» nel registro di immatricolazione nazionale a norma della decisione 2007/756/CE della Commissione (*) o nel registro europeo dei veicoli a norma della decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione (**) e manutenzionate in condizioni di sicurezza di esercizio a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione (***).

Le seguenti disposizioni per l'estensione dell'area d'uso si applicano anche in combinazione con una nuova autorizzazione come stabilito all'articolo 14, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (UE) 2018/545.

(2) L'autorizzazione per un'area d'uso estesa delle unità di cui al punto 1 deve basarsi sull'eventuale autorizzazione esistente, sulla compatibilità tecnica tra l'unità e la rete a norma dell'articolo 21, paragrafo 3, lettera d), della direttiva (UE) 2016/797 e sulla conformità alle caratteristiche essenziali di progettazione della tabella 11 *bis* della presente STI, tenendo conto delle restrizioni o delle limitazioni.

Il richiedente deve fornire una dichiarazione «CE» di verifica corredata di fascicoli tecnici comprovanti la conformità ai requisiti di cui alla presente STI, o a disposizioni di effetto equivalente, per ciascun parametro di base di cui alla tabella 11 *bis*, colonna 1, della presente STI, tramite uno o più dei seguenti elementi:

a) conformità ai requisiti della presente STI di cui sopra;

b) conformità ai requisiti corrispondenti di cui a una STI precedente di cui sopra;

c) conformità a specifiche alternative ritenute di effetto equivalente ai pertinenti requisiti di cui alla presente STI di cui sopra;

d) documentazione comprovante che i requisiti di compatibilità tecnica con la rete dell'area d'uso estesa sono equivalenti ai requisiti di compatibilità tecnica con la rete per cui l'unità è già autorizzata o in esercizio. Tale documentazione deve essere fornita dal richiedente e può essere basata sulle informazioni disponibili nel registro dell'infrastruttura ferroviaria (RINF).

(3) L'effetto equivalente delle specifiche alternative ai requisiti della presente STI [punto 2, lettera c)] e l'equivalenza dei requisiti di compatibilità tecnica con la rete [punto 2, lettera d)] devono essere giustificati e documentati dal richiedente applicando il procedimento di gestione dei rischi di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 402/2013. Il richiedente deve fornire una valutazione positiva da parte di un organismo di valutazione (CSM RA).

(4) Oltre ai requisiti di cui al punto 2 e se del caso, il richiedente deve fornire una dichiarazione «CE» di verifica corredata di fascicoli tecnici comprovanti la conformità:

a) ai casi specifici relativi a qualsiasi parte dell'area d'uso estesa elencati nella presente STI, nella STI «Rumore» [regolamento (UE) n. 1304/2014] e nella STI CCS [regolamento (UE) 2016/919];

b) alle norme nazionali di cui all'articolo 13, paragrafo 2, lettere a), c) e d), della direttiva (UE) 2016/797 come notificate a norma dell'articolo 14 di tale direttiva.

(5) L'ente autorizzatore deve rendere pubblici tramite il sito web dell'Agenzia i dettagli delle specifiche alternative di cui al punto 2, lettera c), e dei requisiti di compatibilità tecnica con la rete di cui al punto 2, lettera d), in base ai quali ha concesso le autorizzazioni per l'area d'uso estesa.

(6) Qualora un veicolo autorizzato abbia beneficiato della non applicazione delle STI o di parte di esse ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE, il richiedente deve chiedere una o più deroghe negli Stati membri dell'area d'uso estesa a norma dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797.

(7) A norma dell'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, i carri utilizzati in virtù del regolamento internazionale veicoli (RIV) devono essere considerati autorizzati conformemente alle condizioni alle quali sono stati utilizzati, compresa l'area d'uso in cui circolano. A seguito di una modifica che richiede una nuova autorizzazione all'immissione sul mercato a norma dell'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797, i carri accettati in virtù del più recente accordo RIV devono mantenere l'area d'uso in cui circolavano senza ulteriori verifiche delle parti non modificate.»;

_____

(*) Decisione 2007/756/CE della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE (GU L 305 del 23.11.2007, pag. 30).

(**) Decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione, del 25 ottobre 2018, che stabilisce le specifiche per i registri dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica e abroga la decisione 2007/756/CE della Commissione (GU L 268 del 26.10.2018, pag. 53).

(***) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione, del 16 maggio 2019, che stabilisce disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 360).».

(11) al punto 7.3.2.1, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«Unità in servizio tra uno Stato membro e un paese terzo dotato di una rete con scartamento da 1 520 mm: caso specifico Finlandia, Polonia, Repubblica slovacca e Svezia.»;

(12) al punto 7.3.2.2, lettera a), l'ultimo paragrafo è sostituito dal seguente:

«Le unità oggetto di riconoscimento reciproco a norma del punto 7.1.2 e le unità munite di un'apparecchiatura di bordo per il monitoraggio delle condizioni dei cuscinetti sono esentate dal presente caso specifico. L'esenzione delle unità a norma del punto 7.1.2 non si applica quando si utilizzano altri metodi di valutazione della conformità a norma del punto 6.1.2.4 *bis*.»;

(13) al punto 7.3.2.5, il titolo è sostituito dal seguente:

«7.3.2.5. Caratteristiche delle sale montate, delle ruote e degli assi (punti 4.2.3.6.2 e 4.2.3.6.3)

Caso specifico Regno Unito per la Gran Bretagna»;

(14) il punto 7.6.1 «Norme per l'estensione dell'area d'uso per il materiale rotabile in uso non oggetto di una dichiarazione «CE» di verifica» è sostituito da:

«7.6.1. *Norme per l'attuazione*

Il 24 gennaio 2020 la Commissione ha inviato all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie una richiesta di preparazione del pacchetto di revisione della STI relativa alla ferrovia digitale e al trasporto merci ecologico (revisione 2022).

A norma della decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione, il pacchetto di revisione della STI relativa alla ferrovia digitale e al trasporto merci ecologico deve comprendere disposizioni volte a rivedere e, se possibile, semplificare la strategia per l'applicazione delle STI così da assicurare una progressiva ma tempestiva riduzione delle divergenze dal sistema target e garantire nel contempo la prevedibilità e la certezza del diritto necessarie al settore. Tali disposizioni devono contemplare i futuri periodi di transizione e la questione del periodo di validità dei certificati per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità.

Inoltre, con lo stesso obiettivo di assicurare una progressiva ma tempestiva riduzione delle divergenze dal sistema target e garantire nel contempo la prevedibilità e la certezza del diritto necessarie al settore, devono essere prese in considerazione disposizioni che forniscono flessibilità nell'applicazione delle versioni aggiornate delle norme, comprese quelle introdotte nell'allegato I (STI WAG 2019) del regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione (*).

(*) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1303/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione per quanto riguarda l'allineamento alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e l'attuazione di obiettivi specifici stabiliti nella decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108).»;

(15) all'appendice C «Condizioni supplementari facoltative», alla fine dell'appendice è aggiunto il seguente punto:

«20. **Comportamento dinamico in movimento**

La combinazione di velocità massima di esercizio e insufficienza massima di sopraelevazione ammissibile deve corrispondere a quanto figura nella tabella H.1 della norma EN 14363:2016.

Le unità munite di organi di rotolamento comprovati quali descritti nel capitolo 6 della norma EN 16235:2013 sono considerate conformi al presente requisito.»

ALLEGATO II

L'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 è così modificato:

(1) al punto 4.2.2.5, punto (5), il riferimento «indice 8, tabella 1, punto 5)» è sostituito da «indice 8, tabella 1 del punto 4»;

(2) al punto 4.2.2.5, punto (6), il riferimento «indice 8, tabella 3 del punto 5» è sostituito da «indice 8, tabella 2 del punto 5»;

(3) al punto 4.2.2.5, il punto (7) è sostituito dal seguente:

«(7) Nell'ambito di applicazione della presente STI, la «velocità di collisione» e il «partner di collisione», quando gli scenari 1 e 2 sono applicati a locomotive munite di accoppiatori di estremità automatici con elemento elastico centrale e capaci di uno sforzo di trazione a livello di accoppiamento superiore a 300 kN descritto nella tabella 2 della specifica di cui all'appendice J-1, indice 8, devono essere:

— 20 km/h anziché 36 km/h per gli scenari 1 e 2, e

— il carro di riferimento descritto nell'appendice D anziché il carro di riferimento descritto nell'allegato C1 della specifica di cui all'appendice J-1, indice 8, per lo scenario 2.

Nota: tale sforzo di trazione elevato è necessario per le locomotive adibite al traino di treni merci molto pesanti.»;

(4) al punto 6.2.3.7, alla fine del punto (7) è aggiunta la frase seguente:

«La verifica effettuata dall'organismo notificato deve assicurare la coerenza tra la metodologia delle norme alternative, le ipotesi elaborate dal richiedente, la soluzione tecnica prevista e l'area d'uso prevista.»;

(5) al punto 7.1.2.2, il punto (11) è sostituito dal seguente:

«(11) Per stabilire il certificato di esame «CE» del tipo o del progetto, l'organismo notificato scelto dall'entità che gestisce le modifiche può fare riferimento:

— al certificato originale di esame «CE» del tipo o del progetto per le parti del progetto che sono rimaste invariate o quelle parti che sono state modificate ma senza ripercussioni sulla conformità del sottosistema, sempre che il certificato sia ancora valido (nel corso del periodo di 7 anni della fase B);

— a un certificato aggiuntivo di esame «CE» del tipo o del progetto (che modifica il certificato originale) per le parti modificate del progetto che incidono sulla conformità del sottosistema alla revisione più recente della presente STI in vigore in quel momento.

Il periodo di validità del certificato di esame «CE» del tipo o del progetto per il tipo modificato, la variante del tipo modificata o la versione del tipo modificata deve essere limitato a 7 anni dalla data di rilascio, senza superare 14 anni dopo la data di nomina di un organismo notificato da parte del richiedente per il tipo di materiale rotabile iniziale (inizio della fase A del certificato originale di esame «CE» del tipo o del progetto).»;

(6) al punto 7.1.3.1, il punto (4) è sostituito dal seguente:

«(4) La base per la valutazione di un tipo ai sensi della STI è definita per un periodo di fase A che dura al massimo sette anni. Fatti salvi i punti da 7.1.1.4 a 7.1.1.8, durante il periodo di fase A la base per la valutazione della verifica «CE» che deve essere utilizzata dall'organismo notificato non deve cambiare.»;

(7) è aggiunto il seguente punto 7.1.4:

«7.1.4. *Norme per l'estensione dell'area d'uso per il materiale rotabile esistente autorizzato a norma della direttiva 2008/57/CE o in esercizio prima del 19 luglio 2010*

(1) In mancanza di piena conformità alla presente STI, il punto 2 si applica al materiale rotabile che soddisfa le seguenti condizioni al momento della richiesta dell'estensione della relativa area d'uso a norma dell'articolo 21, paragrafo 13, della direttiva (UE) 2016/797:

a) è stato autorizzato a norma della direttiva 2008/57/CE o messo in esercizio prima del 19 luglio 2010;

b) è registrato con codice di immatricolazione «00» «Valida» nel registro di immatricolazione nazionale a norma della decisione 2007/756/CE della Commissione (*) o nel registro europeo dei veicoli a norma della decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione (**) e manutenzionato in condizioni di sicurezza di esercizio a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione (***).

Le seguenti disposizioni per l'estensione dell'area d'uso si applicano anche in combinazione con una nuova autorizzazione come stabilito all'articolo 14, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (UE) 2018/545.

(2) L'autorizzazione per un'area d'uso estesa del materiale rotabile di cui al punto 1 deve basarsi sull'eventuale autorizzazione esistente, sulla compatibilità tecnica tra il materiale rotabile e la rete a norma dell'articolo 21, paragrafo 3, lettera d), della direttiva (UE) 2016/797 e sulla conformità alle caratteristiche essenziali di progettazione delle tabelle 17 *bis* e 17 *ter* della presente STI, tenendo conto delle restrizioni o delle limitazioni.

Il richiedente deve fornire una dichiarazione «CE» di verifica corredata di fascicoli tecnici comprovanti la conformità ai requisiti di cui alla presente STI, o a disposizioni di effetto equivalente, per ciascun parametro fondamentale di cui alla tabella 17 *bis*, colonna 1, e alla tabella 17 *ter*, colonna 1, nonché la conformità ai seguenti punti della presente STI:

— 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (quando l'attraversamento di tratti a separazione di fase o di sistema è gestito automaticamente), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 e 4.2.12.6;

— 4.2.5.3 in Italia;

— 4.2.5.3.5 e 4.2.9.2.1 in Germania;

tramite uno o più dei seguenti elementi:

a) conformità ai requisiti di cui alla presente STI di cui sopra;

b) conformità ai requisiti corrispondenti di cui a una STI precedente di cui sopra;

c) conformità a specifiche alternative ritenute di effetto equivalente ai pertinenti requisiti di cui alla presente STI di cui sopra;

d) documentazione comprovante che i requisiti di compatibilità tecnica con la rete dell'area d'uso estesa sono equivalenti ai requisiti di compatibilità tecnica con la rete per cui il materiale rotabile è già autorizzato o in esercizio. Tale documentazione deve essere fornita dal richiedente e può essere basata sulle informazioni del registro dell'infrastruttura ferroviaria (RINF).

(3) L'effetto equivalente delle specifiche alternative ai requisiti della presente STI [punto 2, lettera c)] e l'equivalenza dei requisiti di compatibilità tecnica con la rete [punto 2, lettera d)] devono essere giustificati e documentati dal richiedente applicando il procedimento di gestione dei rischi di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 402/2013. La giustificazione deve essere valutata e confermata da un organismo di valutazione (CSM RA).

(4) Oltre ai requisiti di cui al punto 2 e se del caso, il richiedente deve fornire una dichiarazione «CE» di verifica corredata di fascicoli tecnici comprovanti la conformità:

a) ai casi specifici relativi a qualsiasi parte dell'area d'uso estesa elencati nella presente STI, nella STI «Rumore» [regolamento (UE) n. 1304/2014], nella STI PRM (persone a mobilità ridotta) [regolamento (UE) n. 1300/2014] e nella STI CCS [regolamento (UE) 2016/919];

b) alle norme nazionali di cui all'articolo 13, paragrafo 2, lettere a), c) e d), della direttiva (UE) 2016/797 come notificate a norma dell'articolo 14 di tale direttiva.

(5) L'ente autorizzatore deve rendere pubblici tramite il sito web dell'Agenzia i dettagli delle specifiche alternative di cui al punto 2, lettera c), e dei requisiti di compatibilità tecnica con la rete di cui al punto 2, lettera d), in base ai quali ha concesso le autorizzazioni per l'area d'uso estesa.

(6) Qualora un veicolo autorizzato abbia beneficiato della non applicazione delle STI o di parte di esse ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE, il richiedente deve chiedere una o più deroghe negli Stati membri dell'area d'uso estesa a norma dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797.

(7) A norma dell'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, le carrozze utilizzate in virtù del regolamento internazionale carrozze (RIC) devono essere considerate autorizzate conformemente alle condizioni alle quali sono state utilizzate, compresa l'area d'uso in cui circolano. A seguito di una modifica che richiede una nuova autorizzazione all'immissione sul mercato a norma dell'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797, le carrozze accettate in virtù del più recente accordo RIC devono mantenere l'area d'uso in cui circolavano senza ulteriori verifiche delle parti non modificate.»;

(*) Decisione 2007/756/CE della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE (GU L 305 del 23.11.2007, pag. 30).

(**) Decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione, del 25 ottobre 2018, che stabilisce le specifiche per i registri dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica e abroga la decisione 2007/756/CE della Commissione (GU L 268 del 26.10.2018, pag. 53).

(***) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione, del 16 maggio 2019, che stabilisce disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 360).».

(8) il punto 7.5.2.3 «Norme per l'estensione dell'area d'uso per il materiale rotabile esistente non oggetto di una dichiarazione «CE» di verifica» è sostituito da:

«7.5.2.3. Norme per l'attuazione

Il 24 gennaio 2020 la Commissione ha inviato all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie una richiesta di preparazione del pacchetto di revisione della STI relativa alla ferrovia digitale e al trasporto merci ecologico (revisione 2022).

A norma della decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione, il pacchetto di revisione della STI relativa alla ferrovia digitale e al trasporto merci ecologico deve comprendere disposizioni volte a rivedere e, se possibile, semplificare la strategia per l'applicazione delle STI così da assicurare una progressiva ma tempestiva riduzione delle divergenze dal sistema target e garantire nel contempo la prevedibilità e la certezza del diritto necessarie al settore. Tali disposizioni devono contemplare i futuri periodi di transizione e la questione del periodo di validità dei certificati per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità.

Inoltre, con lo stesso obiettivo di assicurare una progressiva ma tempestiva riduzione delle divergenze dal sistema target e garantire nel contempo la prevedibilità e la certezza del diritto necessarie al settore, devono essere prese in considerazione disposizioni che forniscono flessibilità nell'applicazione delle versioni aggiornate delle norme, comprese quelle introdotte nel regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione (*)(STI LOC&PAS 2019).»;

(*) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1303/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione per quanto riguarda l'allineamento alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e l'attuazione di obiettivi specifici stabiliti nella decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108).

(9) l'appendice D è sostituita dalla seguente:

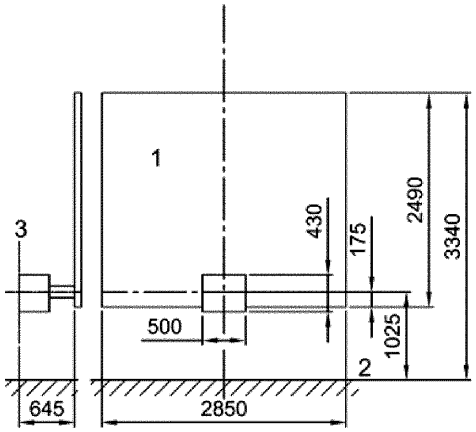
'Appendice D

Carro di riferimento per locomotive munite di accoppiatori di estremità automatici con elemento elastico centrale e capaci di uno sforzo di trazione a livello di accoppiamento superiore a 300 kN

Per collisioni tra un'unità di treno e un carro entrambi muniti di accoppiatori per servizio pesante, il carro deve essere rappresentato da una massa di 80 t che ha un solo grado di libertà nella direzione di traslazione x. La geometria di interfaccia del carro è illustrata nella figura D.1. La geometria della parete di fondo e della testa dell'attacco deve essere considerata rigida. Esso deve essere munito di un accoppiatore centrale con una corsa di 110 mm e la caratteristica forza-spostamento indicata nella figura D.2. La capacità di assorbimento di energia totale dell'accoppiatore del carro è di 77 kJ.

La geometria della testa dell'attacco e l'altezza dal piano del ferro devono essere identiche a quelle dell'unità di treno di impatto. La distanza longitudinale tra il piano dell'accoppiatore e la parete di fondo del carro deve essere di 645 mm. Per motivi di semplificazione è consentito modellare le teste dell'attacco utilizzando la geometria e l'altezza indicate nella figura D.1.

Dimensioni in millimetri

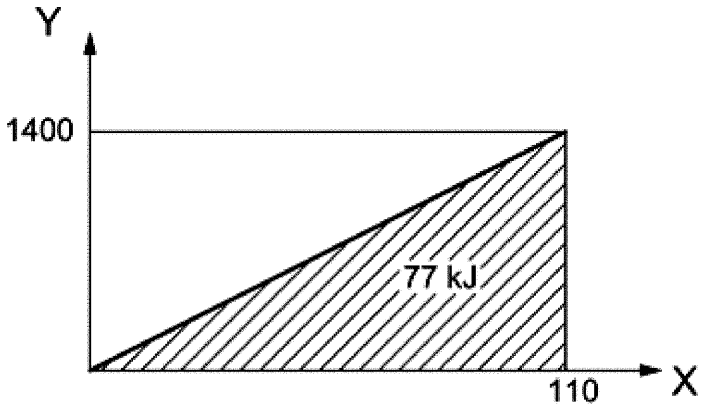


Legenda

1. estremità del carro
2. piano del ferro
3. piano dell'accoppiatore

Figura D.1

Interfaccia del carro con accoppiatore centrale



Legenda

Y forza accoppiatore - accoppiatore, in kN
X spostamento, in mm

Figura D.2

Caratteristica dell'accoppiatore del carro';

(10) all'appendice J-1, l'indice 8 della tabella è sostituito dal seguente:

8	Sicurezza passiva — indicazioni generali	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	Punto corrispondente ([1]) Eccetto l'allegato A
	Sicurezza passiva — categorizzazione			4-tabella 1
	Sicurezza passiva — scenari			5-tabella 2, 6
	Sicurezza passiva — cacciaostacoli			6.5

(11) all'appendice J-1, l'indice 10 della tabella è sostituito dal seguente:

10	Sollevamento — marcatura	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19

(12) all'appendice J-1, l'indice 36 della tabella è sostituito dal seguente:

36	Condizioni ambientali — cacciaostacoli	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	Punto corrispondente [1]

(13) all'appendice J-2, l'indice 2 della tabella è soppresso.

ALLEGATO III

Nell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 è aggiunto il seguente punto 7.4.2.4:

«7.4.2.4 Norme per l'estensione dell'area d'uso per i veicoli esistenti

Le seguenti norme si applicano ai veicoli esistenti in esercizio e immatricolati nel registro di immatricolazione nazionale a norma della decisione 2007/756/CE della Commissione (*) o nel registro europeo dei veicoli a norma della decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione (**) al momento della richiesta di un'estensione dell'area d'uso:

(1) I veicoli devono essere conformi alle pertinenti disposizioni speciali applicabili nei casi specifici di cui al punto 7.6 del presente allegato e alle pertinenti norme nazionali di cui all'articolo 13, paragrafo 2, lettere a), c) e d), della direttiva (UE) 2016/797 notificate a norma dell'articolo 14 di tale direttiva. Inoltre, nei casi di conformità parziale ai requisiti della presente STI, si devono applicare le disposizioni di cui al punto 6.1.1.3, sottopunto 3).

(2) I veicoli già equipaggiati con il sistema ETCS o GSM-R non devono essere ristrutturati, salvo ove richiesto ai fini della compatibilità tecnica.

(3) I veicoli che non sono già equipaggiati con il sistema ETCS devono installare il sistema ETCS ed essere conformi ai gruppi di specifiche #2 o #3 di cui all'allegato A, tabelle A 2.2 e A 2.3. Salvo ove richiesto ai fini della compatibilità tecnica, l'obbligo di essere dotati di sistema ETCS non si applica:

a) ai veicoli non specialmente progettati per la circolazione su linee ad alta velocità (***), se autorizzati prima del 1º gennaio 2015;

b) ai veicoli non specialmente progettati per la circolazione su linee ad alta velocità, autorizzati a decorrere dal 1º gennaio 2015, in una delle situazioni seguenti:

i) se sono destinati esclusivamente alla circolazione in uno Stato membro al di fuori dei corridoi specificati nell'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 e al di fuori delle linee che collegano i principali porti europei, gli impianti di smistamento, i terminal merci e le aree per il trasporto merci di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;

ii) se sono destinati a servizi transfrontalieri al di fuori della rete TEN, cioè al servizio fino alla prima stazione nel paese confinante o alla prima stazione in cui esistano ulteriori connessioni nel paese confinante unicamente su linee non comprese nella rete TEN;

c) ai veicoli negli Stati membri che applicano il punto 7.4.3, sottopunto 2), in cui l'area d'uso a seguito dell'estensione dell'area d'uso è esclusivamente all'interno dello stesso Stato membro, ad eccezione del caso in cui l'area d'uso a seguito dell'estensione dell'area d'uso includa più di 150 km di una sezione attrezzata con il sistema ETCS al momento dell'estensione dell'area d'uso o che sarà attrezzata con il sistema ETCS entro 5 anni dall'estensione dell'area d'uso di tali veicoli;

d) ai mezzi mobili per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie;

e) alle locomotive da manovra.

(4) I veicoli che non sono ancora equipaggiati con una radio GSM-R per comunicazioni vocali devono installare una cab radio GSM-R per comunicazioni vocali ed essere conformi alle specifiche di cui all'allegato A, tabelle A 2.1, A 2.2 e A 2.3, quando il veicolo è destinato a essere usato su una rete comprendente almeno un punto equipaggiato con GSM-R, salvo se sovrapposto a un sistema preesistente di comunicazione via radio compatibile con la classe B già installata nel veicolo.

(5) I veicoli che non sono ancora equipaggiati con GSM-R per dati ETCS devono installare una radio GSM-R ETCS per trasmissione dati ed essere conformi alle specifiche di cui all'allegato A, tabelle A 2.1, A 2.2 e A 2.3, quando nel veicolo è richiesta l'installazione del sistema ETCS a norma del punto 3 e quando il veicolo è destinato a circolare su una rete nell'area d'uso estesa equipaggiata solo con sistema ETCS di livello 2 o 3.

(6) Qualora un veicolo autorizzato abbia beneficiato della non applicazione delle STI o di parte di esse ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE, il richiedente deve chiedere una o più deroghe negli Stati membri dell'area d'uso estesa a norma dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797.

(*) Decisione 2007/756/CE della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE (GU L 305 del 23.11.2007, pag. 30).

(**) Decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione, del 25 ottobre 2018, che stabilisce le specifiche per i registri dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica e abroga la decisione 2007/756/CE della Commissione (GU L 268 del 26.10.2018, pag. 53).

(***) Come stabilito nell'allegato I della direttiva (UE) 2016/797.».