Mercoledì 26 febbraio 2014

P7_TA(2014)0149

Interoperabilità del sistema ferroviario ***I

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) (COM(2013)0030 — C7-0027/2013 — 2013/0015(COD))

(Procedura legislativa ordinaria — rifusione)

(2017/C 285/54)

Il Parlamento europeo,

— vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0030),

— visti l'articolo 294, paragrafo 2, l'articolo 91, paragrafo 1, e gli articoli 170 e 171 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0027/2013),

— visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

— visti i pareri motivati inviati dal Parlamento lituano e dal Parlamento svedese, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,

— visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 luglio 2013 ([1]),

— visto il parere del Comitato delle regioni del 7 ottobre 2013 ([2]),

— visto l'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi ([3]),

— vista la lettera del 16 dicembre 2013 della commissione giuridica alla commissione per i trasporti e il turismo a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, del suo regolamento,

— visti gli articoli 87 e 55 del suo regolamento,

— visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per lo sviluppo regionale (A7-0033/2014),

A. considerando che, secondo il gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione, la proposta in questione non contiene modificazioni sostanziali se non quelle espressamente indicate come tali e che, per quanto concerne la codificazione delle disposizioni immutate degli atti precedenti e di tali modificazioni, la proposta si limita a una mera codificazione degli atti esistenti, senza modificazioni sostanziali;

1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso, tenendo conto delle raccomandazioni del gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione;

2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;

3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

([1]) GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.
([2]) GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.
([3]) GU C 77 del 28.3.2002, pag. 1.

Mercoledì 26 febbraio 2014

P7_TC1-COD(2013)0015

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 26 febbraio 2014 in vista dell'adozione della direttiva 2014/…/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale 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 diverse modifiche sostanziali. Date le ulteriori modifiche che devono essere apportate, è quindi opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di detta direttiva.

(2) Per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne ***e per conseguire l'obiettivo della coesione territoriale***, è opportuno in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, ***anche per i passeggeri con disabilità,*** intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche. **[Em. 1]**

(3) Il perseguimento dell'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione deve portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario ~~internazionale~~ all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi per la costruzione, il rinnovo, la ristrutturazione e il funzionamento del sistema ferroviario nell'Unione. **[Em. 2]**

(4) L'esercizio commerciale di treni lungo la rete ferroviaria richiede in particolare una forte compatibilità tra le caratteristiche dell'infrastruttura e quelle dei veicoli, ma anche un'efficace interconnessione dei sistemi di informazione e di comunicazione ***e di biglietteria*** dei diversi gestori e delle diverse imprese ferroviarie. Da questa coerenza e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità e il costo dei servizi e su questa coerenza e su questa interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario. **[Em. 3]**

(5) È opportuno che il quadro normativo ferroviario stabilisca responsabilità precise per garantire il rispetto delle norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori***, nonché delle norme sociali,*** applicabili alle reti ferroviarie. **[Em. 4]**

(6) Le normative nazionali, i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicabili ai sistemi, ai sottosistemi e ai componenti ferroviari presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e prescrivono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Questa situazione ostacola soprattutto la circolazione dei treni in buone condizioni su tutto il territorio dell'Unione ***e lo sfruttamento dei benefici della standardizzazione e delle economie di scala nel mercato unico***. **[Em. 5]**

([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.
([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).

Mercoledì 26 febbraio 2014

(7) Con il passare degli anni questa situazione ha creato stretti legami tra le industrie ferroviarie nazionali e le ferrovie nazionali, a detrimento di un' apertura effettiva dei mercati che consenta ai nuovi operatori di emergere. Tali industrie, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, necessitano di un mercato europeo aperto e concorrenziale.

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

(9) Lo sviluppo delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) ha evidenziato la necessità di chiarire il rapporto tra i requisiti essenziali e le STI, da un lato, e le norme europee e altri documenti a carattere normativo, dall'altro. In particolare, occorre chiaramente distinguere tra le norme o parti di norme che devono 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 ([1]). Ove strettamente necessario, le STI possono fare esplicito riferimento a norme o specifiche europee, che diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile.

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

(11) La qualità del trasporto ferroviario dell'Unione necessita tra l'altro di un'eccellente compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso più ampio del termine, ovvero comprese le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli (comprese le parti caricate a bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa compatibilità dipendono i livelli delle prestazioni, della sicurezza, della qualità del servizio e i relativi costi.

(12) È una STI a fissare tutte le condizioni che un componente di interoperabilità dovrebbe soddisfare, nonché la procedura da seguire per la valutazione della conformità. Occorre inoltre precisare che ogni componente dovrebbe essere sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nelle STI ed essere munito del relativo certificato.

(13) Nello sviluppare nuove STI lo scopo deve essere sempre quello di assicurare la compatibilità con l'attuale sistema . Ciò contribuirà a favorire la competitività del trasporto ferroviario e ad evitare i costi aggiuntivi connessi all'obbligo di ristrutturare o rinnovare i sottosistemi esistenti per garantire la retrocompatibilità. Nei casi eccezionali in cui non sia possibile assicurare la compatibilità, le STI possono definire il quadro necessario per decidere se i sottosistemi esistenti necessitano di una nuova decisione o autorizzazione di messa in servizio e fissare le corrispondenti scadenze.

(14) Per motivi di sicurezza, è necessario attribuire un codice di identificazione a ciascun veicolo messo in servizio. Il veicolo deve poi essere iscritto in un registro di immatricolazione nazionale. I registri devono essere accessibili a tutti gli Stati membri così come ad alcuni operatori economici dell'Unione e i relativi dati devono essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri devono formare oggetto di specifiche comuni, sia funzionali che tecniche.

(15) Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ai requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, gli aspetti che devono ancora essere affrontati sono individuati come punti in sospeso in un allegato della STI. In attesa del completamento della STI, per detti punti in sospeso si applicano le norme nazionali.

(16) È opportuno precisare il trattamento da riservare ai requisiti essenziali applicabili a un sottosistema non ancora trattato nella corrispondente STI. In questo caso è opportuno che gli organismi incaricati delle procedure di valutazione di conformità e di verifica siano gli organismi notificati di cui all'articolo 17 della direttiva 2008/57/CE.

([1]) 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) La direttiva 2008/57/CE si applica all'intero sistema ferroviario dell'Unione e l'ambito di applicazione delle STI è esteso in modo da coprire altresì i veicoli e le reti non inclusi nel sistema ferroviario transeuropeo. È opportuno quindi semplificare l'allegato I, eliminando i riferimenti specifici al sistema ferroviario transeuropeo.

(18) Le specifiche funzionali e tecniche che i sottosistemi e le loro interfacce devono rispettare possono variare in base all'utilizzo dei sottosistemi, ad esempio in base alle categorie delle linee e dei veicoli.

(19) Al fine di garantire la progressiva attuazione dell'interoperabilità ferroviaria in tutta l'Unione e di ridurre gradualmente l'eterogeneità dei sistemi preesistenti, è opportuno che le STI specifichino le disposizioni da applicare in caso di rinnovo o di ristrutturazione dei sottosistemi esistenti ed eventualmente le scadenze per la realizzazione del sistema definitivo.

(20) In considerazione dell'approccio graduale alla soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario e del tempo necessario per adottare tutte le STI, è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o si impegnino in progetti che aumentano la diversità del sistema esistente.

(21) Al fine di eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, e a seguito dell'estensione dell'ambito di applicazione delle STI all'intero sistema ferroviario dell'Unione, occorre ridurre progressivamente il numero di norme nazionali. È opportuno che le norme nazionali siano distinte in norme strettamente legate alle esigenze locali e norme necessarie per supplire ai punti in sospeso nelle STI. Occorre eliminare progressivamente quest'ultimo tipo di norma, in seguito alla chiusura dei punti in sospeso nelle STI.

(22) L'adozione di un approccio graduale soddisfa le particolari esigenze dell'obiettivo di interoperabilità del sistema ferroviario, sistema caratterizzato da un patrimonio nazionale di infrastrutture e veicoli vetusti, il cui adattamento o rinnovamento implicano onerosi investimenti, e per questo occorre fare in modo di non penalizzare economicamente la ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto.

(23) Vista la portata e la complessità del sistema ferroviario, è risultato necessario, per motivi pratici, operare una sua scomposizione nei sottosistemi seguenti: infrastrutture, controllo-comando e segnalamento sui binari, controllo comando e segnalamento a bordo, energia, materiale rotabile, esercizio e gestione del traffico, manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci. Per ciascuno di questi sottosistemi occorre precisare i requisiti essenziali e determinare le specifiche tecniche necessarie, particolarmente per i componenti e le interfacce, al fine di soddisfare tali requisiti. Lo stesso sistema è scomposto in elementi fissi e mobili, che comprendono, da un lato, la rete composta di linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema, e, dall'altro, tutti i veicoli che circolano sulla rete. Pertanto, ai fini della presente direttiva, un veicolo è composto di un sottosistema («materiale rotabile») e, ove opportuno, di altri sottosistemi (principalmente il sottosistema «controllo-comando e segnalamento» a bordo). ***Anche se il sistema è suddiviso in diversi elementi, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (in appresso «l'Agenzia») dovrebbe mantenere una visione globale dello stesso, al fine di garantire la sicurezza e l'interoperabilità.*** **[Em. 6]**

(24) La Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, di cui l'Unione è firmataria, definisce l'accessibilità quale uno dei suoi principi generali e invita i paesi firmatari ad adottare misure adeguate per garantire alle persone con disabilità l'accesso su base di uguaglianza con gli altri, anche elaborando e promulgando norme e orientamenti minimi in materia di accessibilità nonché monitorandone l'attuazione. L'accessibilità ***per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta*** costituisce quindi un requisito importante per l'interoperabilità del sistema ferroviario***, in linea con la normativa dell'Unione sui passeggeri a mobilità ridotta***. **[Em. 7]**

(25) È opportuno che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario non crei ostacoli ingiustificati, dal punto di vista del rapporto costi-benefici, al mantenimento della coerenza della rete ferroviaria esistente in ogni Stato membro, pur sforzandosi di conservare l'obiettivo dell'interoperabilità.

(26) Le STI hanno un impatto anche sulle condizioni di utilizzo del trasporto ferroviario da parte degli utenti e, quindi, occorre consultarli sugli aspetti che li riguardano***, comprese le associazioni di persone con disabilità***. **[Em. 8]**

(27) È opportuno consentire che lo Stato membro interessato non applichi determinate STI in un numero limitato di circostanze debitamente motivate. È opportuno definire tali circostanze e le procedure da seguire in caso di non applicazione della STI.

(28) L'elaborazione e l'applicazione delle STI al sistema ferroviario non devono ostacolare l'innovazione tecnologica e quest'ultima deve mirare al miglioramento delle prestazioni economiche.

(29) Per soddisfare le disposizioni appropriate relative alle procedure di appalto nel settore ferroviario e, in particolare, la direttiva 2004/17/CE 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. È necessario creare una serie di norme che servano da riferimento a queste specifiche tecniche.

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

(31) Gli enti appaltanti definiscono le specifiche supplementari necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme. È importante che queste specifiche soddisfino i requisiti essenziali armonizzati a livello unionale cui deve rispondere il sistema ferroviario.

(32) È necessario basare le procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti sull'uso dei moduli oggetto della decisione 2010/713/UE della Commissione ([2]). Occorre elaborare per quanto possibile, onde favorire lo sviluppo delle industrie interessate, le procedure basate sul sistema garanzia di qualità.

(33) La conformità dei componenti è principalmente correlata al loro settore di impiego, al fine di garantire l'interoperabilità del sistema, e non soltanto alla loro libera circolazione nel mercato dell'Unione. La valutazione dell'idoneità all'impiego si applica nel caso dei componenti più critici per la sicurezza, la disponibilità o l'economia del sistema. Non è quindi necessario che il fabbricante ponga la marcatura «CE» sui componenti soggetti alle disposizioni della presente direttiva ma, in base alla valutazione della conformità e/o dell'idoneità all'impiego, deve essere sufficiente la dichiarazione di conformità del fabbricante.

(34) I fabbricanti hanno comunque l'obbligo di apporre, per alcuni componenti, la marcatura «CE» che ne attesti la conformità ad altre disposizioni unionali pertinenti.

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

(36) Occorre assoggettare i sottosistemi alla base del sistema ferroviario ad una procedura di verifica per consentire alle entità responsabili della messa in servizio di accertarsi che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio il risultato sia conforme alle disposizioni regolamentari, tecniche ed operative applicabili. Ciò deve anche consentire ai fabbricanti di poter fare affidamento su una parità di trattamento indipendentemente dallo Stato membro .

(37) Dopo la messa in servizio di un sottosistema, è opportuno assicurarsi che esso sia utilizzato e sottoposto a manutenzione in conformità ai requisiti essenziali che lo riguardano. La responsabilità del rispetto dei requisiti incombe, a norma della direttiva …/…/UEdel Parlamento europeo e del Consiglio (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) ([3]), al gestore dell'infrastruttura o all'impresa ferroviaria, ognuno per i propri sottosistemi.

([1]) Direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1).

([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).

([3]) Direttiva …/…/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del … (GU L …).

(38) La procedura di messa in servizio dei veicoli e degli impianti fissi deve essere chiarita tenendo conto delle responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie

(39) Al fine di facilitare la messa in servizio dei veicoli e ridurre l'onere amministrativo è opportuno introdurre il concetto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato valida in tutta l'Unione, quale condizione preliminare per consentire alle imprese ferroviarie di mettere in servizio un veicolo. Inoltre, tale concetto è maggiormente in linea con la decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

(39 bis) Al fine di creare uno 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 razionalizzate e armonizzate a livello dell'Unione. Ciò richiede una chiara suddivisione dei compiti e delle responsabilità tra l'Agenzia e le autorità nazionali per la sicurezza durante il periodo transitorio.

L'Agenzia dovrebbe sfruttare le preziose competenze, conoscenze ed esperienze locali delle autorità nazionali di sicurezza. Essa dovrebbe delegare specifici compiti e responsabilità alle autorità nazionali di sicurezza in base agli accordi contrattuali di cui all'articolo 22 bis, ma dovrebbe adottare le decisioni finali per tutte le procedure di autorizzazione. **[Em. 9]**

(40) Al fine di garantire la tracciabilità dei veicoli e della loro storia, è opportuno registrare i riferimenti relativi alle autorizzazioni ~~d'immissione~~ del veicolo ~~sul mercato~~ insieme agli altri dati concernenti il veicolo. **[Em. 10]**

(41) È ~~necessario~~ ***opportuno*** che le STI specifichino le procedure per verificare la compatibilità tra i veicoli e la rete ~~dopo il rilascio dell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e prima della decisione di messa in servizio~~***prima dell'avvio di una nuova utilizzazione***. **[Em. 11]**

(42) Per aiutare le imprese ferroviarie a prendere una decisione in merito alla messa in servizio di un veicolo e 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.

(43) Gli organismi notificati incaricati delle procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti, nonché la procedura di verifica dei sottosistemi, dovrebbero, in particolare in mancanza di una specifica europea, coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile.

(44) L'accreditamento trasparente, quale previsto dal regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]), garantendo il necessario livello di fiducia nei certificati di conformità, deve essere considerato dalle autorità pubbliche nazionali di tutta l'Unione lo strumento privilegiato per dimostrare la competenza tecnica degli organismi notificati e, mutatis mutandis, degli organismi designati per verificare il rispetto delle norme nazionali. Le autorità nazionali possono tuttavia ritenere di possedere strumenti idonei a effettuare esse stesse tale valutazione. In tal caso, al fine di garantire un adeguato livello di affidabilità delle valutazioni effettuate da altre autorità nazionali, esse devono 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.

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

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

([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 del Consiglio (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

([2]) 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).

Mercoledì 26 febbraio 2014

(46 bis) È opportuno che le misure normative siano integrate da iniziative intese a fornire sostegno finanziario alle tecnologie innovative e interoperabili nel settore ferroviario, come per esempio il progetto «Shift2Rail». **[Em. 12]**

(47) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'interoperabilità del sistema ferroviario su scala unionale, non può essere realizzato in misura sufficiente dai soli Stati membri, dato che gli Stati membri singolarmente non sono in grado di adottare le disposizioni necessarie per realizzare tale interoperabilità, e può dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello unionale, l'Unione può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(48) Al fine di modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'adeguamento al progresso tecnico dell'allegato II relativo alla ripartizione del sistema ferroviario in sottosistemi e alla descrizione di tali sottosistemi, al contenuto delle STI e alle modifiche delle stesse, comprese le modifiche necessarie a colmare le carenze delle STI, ***l'ambito di applicazione e al contenuto della dichiarazione «CE» di conformità e di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, le procedure di verifica per i sottosistemi, compresi i principi generali, il contenuto, la procedura e i documenti relativi alla procedura «CE» di verifica, e la procedura di verifica nel caso delle norme nazionali***. 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. **[Em. 13]**

(49) Al fine di affrontare le carenze individuate nelle STI, la Commissione deve adottare atti delegati che modifichino tali STI mediante procedura d'urgenza.

(50) Il potere di adottare atti delegati deve essere conferito alla Commissione per garantire l'applicazione dell'articolo 6, paragrafo 1, della presente direttiva in merito al mandato affidato all'Agenzia per l'elaborazione delle STI e delle loro modifiche e al fine di presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione.

(51) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione in relazione ai seguenti aspetti: il contenuto del fascicolo che accompagna la richiesta di non applicazione di una o più STI o di parte di esse; i dettagli, il formato e le modalità di trasmissione di tale fascicolo; ~~l'ambito di applicazione e il contenuto della~~ ***il formato e i dettagli delle informazioni contenute nella*** dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità~~, il formato della stessa e i dettagli delle informazioni in essa contenute~~; la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi allo scopo di facilitare le verifiche di compatibilità tra attrezzature fisse e mobili; ~~le procedure di verifica per i sottosistemi, compresi i principi generali, il contenuto, la procedura e i documenti relativi alla procedura «CE» di verifica e alla procedura di verifica nel caso delle norme nazionali;~~ i modelli per la dichiarazione «CE» di verifica e per la dichiarazione di verifica nel caso delle norme nazionali e i modelli per i documenti del fascicolo tecnico che deve corredare la dichiarazione di verifica; le specifiche comuni relative al contenuto, al formato dei dati, all'architettura funzionale e tecnica, alle modalità operative e alle norme per l'introduzione e la consultazione dei dati del registro dell'infrastruttura. Occorre che tali competenze siano esercitate conformemente alle disposizioni del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]). **[Em. 14]**

(52) Conformemente alla dichiarazione politica comune degli Stati membri e della Commissione, del 28 settembre 2011, sui documenti esplicativi, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti intesi a chiarire il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto concerne la presente direttiva, il legislatore ritiene giustificata la trasmissione di detti documenti.

([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).

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

(54) La presente direttiva deve lasciare impregiudicati gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento delle direttive nel diritto interno indicati nell'allegato IV, 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 nel territorio dell'Unione l'interoperabilità del sistema ferroviario, in modo compatibile con le disposizioni della direttiva …/…/UE [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie]. Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione del sistema. ***Il perseguimento di tale obiettivo comporta necessariamente la determinazione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica, che consenta di contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario nell'Unione.*** **[Em. 15]**

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

3. ~~I seguenti sistemi sono esclusi~~ ***Gli Stati membri possono escludere*** dall'ambito di applicazione ~~della~~***delle misure che attuano la*** presente direttiva: **[Em. 16]**

a) metropolitane, tram***, tram-treni*** e sistemi di trasporto leggero su rotaia; **[Em. 17]**

b) le reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti.

b bis) le infrastrutture ferroviarie private nonché i veicoli utilizzati solo su tali infrastrutture, qualora siano destinati ad essere utilizzati esclusivamente dai proprietari per le loro operazioni di trasporto merci; *[Em. 19]*

b ter) le infrastrutture e i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico. *[Em. 20]*

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

~~a) le infrastrutture ferroviarie private nonché i veicoli utilizzati solo su tali infrastrutture, qualora siano destinati ad essere utilizzati esclusivamente dai proprietari per le loro operazioni di trasporto merci;~~

~~b) le infrastrutture e i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico.~~ **[Em. 21]**

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

(1) «sistema ferroviario dell'Unione»: gli elementi ***dei sistemi ferroviari convenzionali e ad alta velocità*** elencati all'allegato I***, punti 1 e 2***; **[Em. 22]**

Mercoledì 26 febbraio 2014

(2) «interoperabilità»: la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate. ***Tale capacità si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamentari, tecniche e operative che devono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali;*** **[Em. 23]**

(3) «veicolo»: veicolo ferroviario ~~atto a circolare~~ ***adibito alla circolazione*** con ~~le proprie~~ ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione~~, in una composizione fissa o variabile~~. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali ~~e funzionali~~; **[Em. 24]**

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

(5) «sottosistemi»: parti strutturali o funzionali del sistema ferroviario come stabilito nell'allegato II;

(5 bis) «sottosistema mobile»: il sottosistema materiale rotabile, il sottosistema controllo-comando e segnalamento a bordo e il veicolo, se è composto di un sottosistema; **[Em. 25]**

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

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

(8) «specifica europea»: una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea quale definita all'allegato XXI della direttiva 2004/17/CE o una norma europea quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012;

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

(9 bis) «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 «organismo notificato» a seguito della notifica della sua esistenza da parte di uno Stato membro; un organismo di valutazione della conformità è classificato come «organismo designato» a seguito della sua designazione da parte di uno Stato membro; **[Em. 27]**

(10) «parametri fondamentali»: ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e specificata nelle STI pertinenti;

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

(12) «ristrutturazione»: lavori ***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 detta documentazione sia presente, e che migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema; ***qualora si debbano effettuare lavori di modifica di un sottosistema o di un veicolo, la pertinente STI specifica se tali lavori debbano essere classificati come importanti e, se lo sono, le ragioni di tale classificazione;*** **[Em. 28]**

(13) «rinnovo»: lavori ***importanti*** di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema; ***qualora si debbano effettuare lavori di sostituzione di un sottosistema o di un veicolo, la pertinente STI specifica se tali lavori debbano essere classificati come importanti e, se lo sono, le ragioni di tale classificazione;*** **[Em. 29]**

(14) «sistema ferroviario esistente»: l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente come pure i veicoli di ogni categoria e origine che percorrono dette infrastrutture;

(15) «sostituzione nell'ambito di una manutenzione»: sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nel quadro di una manutenzione preventiva o correttiva;

(16) «messa in servizio»: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema o un veicolo è messo in servizio operativo;

(17) «ente appaltante»: ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema. L'ente può essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore, oppure un ***soggetto responsabile della manutenzione o*** un concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto; **[Em. 30]**

(18) «detentore»: il soggetto o l'entità che utilizza il veicolo come mezzo di trasporto ed è iscritto in quanto tale ~~nel registro~~ ***nei registri*** di immatricolazione ~~nazionale~~ di cui ~~all'articolo~~ ***agli articoli*** 43 ***e 43 bis***: può esserne il proprietario o avere il diritto di utilizzarlo; **[Em. 31]**

(18 bis) «proprietario»: il soggetto o l'entità che possiede il veicolo ed è iscritto in quanto tale nei registri di immatricolazione di cui agli articoli 43 e 43 bis; **[Em. 32]**

(19) «progetto in fase avanzata di sviluppo»: qualsiasi progetto la cui progettazione/costruzione è giunta a una fase tale che una modifica delle specifiche tecniche potrebbe compromettere la validità del progetto previsto;

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

(21) «autorità nazionale di sicurezza»: l'autorità preposta alla sicurezza definita all'articolo 3 della direttiva …/…/UE [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie];

(22) «tipo»: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce l'attestato di esame del tipo o del progetto descritto nel pertinente modulo di verifica;

(23) «serie»: una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;

(24) «soggetto responsabile della manutenzione»: soggetto responsabile della manutenzione quale definito all'articolo 3 della direttiva …/…/UE [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie];

(25) «trasporto leggero su rotaia»: un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano la cui capacità e velocità sono inferiori a quelle del sistema di trasporto ferroviario pesante e delle metropolitane, ma superiori a quelle dei tram. 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;

(26) «norme nazionali»: tutte le norme vincolanti ***notificate da uno Stato membro*** contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria o obblighi tecnici, prescritte a livello di Stato membro e applicabili ~~alle imprese~~***agli attori*** ~~ferroviarie~~***ferroviari***, indipendentemente dall'organismo che le emana; **[Em. 33]**

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

(27 bis) «settore d'impiego»: una o più reti all'interno dell'Unione, sia in uno Stato membro sia in un gruppo di Stati membri, su cui un veicolo è tecnicamente compatibile conformemente alla sua documentazione tecnica; **[Em. 34]**

(27 ter) «rete ferroviaria isolata»: la rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento dei binari di 1 520 mm, separata dal punto di vista geografico o tecnico dalla rete europea con scartamento nominale standard (1 435 mm — in appresso «scartamento standard») e ben integrata nella rete ferroviaria con scartamento di 1 520 mm insieme a paesi terzi, ma isolata dalla rete standard dell'Unione; **[Em. 35]**

(28) «strumenti di conformità accettabili»: pareri non vincolanti emessi dall'Agenzia per definire i metodi atti a stabilire il rispetto dei requisiti essenziali***, allo scopo di compensare temporaneamente le lacune di una STI fino alla modifica della stessa***; **[Em. 36]**

Mercoledì 26 febbraio 2014

(28 bis) «strumenti di conformità nazionali accettabili»: altri strumenti di conformità emessi in uno Stato membro che, essendo rispettati, conferiscono una presunzione di conformità con la sezione pertinente delle norme nazionali; detti strumenti di conformità nazionali accettabili sono notificati all'Agenzia; **[Em. 37]**

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

(30) «fabbricante»: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica o fa progettare o fabbricare un componente di interoperabilità o un sottosistema e lo commercializza con il proprio nome o marchio;

(31) «mandatario»***: una*** persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che ha ricevuto da un fabbricante ***o da un ente appaltante*** un mandato scritto che la autorizza ad agire a suo nome in relazione a determinati compiti; **[Em. 38]**

(32) «specifica tecnica»: un documento che prescrive i requisiti tecnici che un prodotto, ***un sottosistema,*** un processo o un servizio devono soddisfare; **[Em. 39]**

(33) «accreditamento», il significato ad esso attribuito dal regolamento (CE) n. 765/2008;

(34) «organismo nazionale di accreditamento»: lo stesso significato di cui al regolamento (CE) n. 765/2008;

(35) «valutazione della conformità»: la procedura atta a dimostrare se le prescrizioni specifiche relative a un prodotto, a un processo, a un servizio, a un sistema, a una persona o a un organismo sono state rispettate;

(36) «organismo di valutazione della conformità»: un organismo che svolge attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni;

(37) «persona ~~disabile~~ ***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 su base di uguaglianza con gli atri passeggeri, o la cui mobilità nell'utilizzo dei mezzi di trasporto è ridotta a causa dell'età***, e che necessitano pertanto di un adeguamento dei servizi***; **[Em. 40]**

(38) «gestore dell'infrastruttura»: gestore dell'infrastruttura, quale definito all'articolo 3 della direttiva …/…/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) [che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico];

(39) «impresa ferroviaria»: impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3 della direttiva …/…/UE [che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico], e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione. Sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.

Articolo 3

Requisiti essenziali

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

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

2 bis. 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 dalla creazione di uno spazio senza frontiere interne, gli Stati membri assicurano che il sistema ferroviario sia privo di barriere. **[Em. 41]**

([1]) Direttiva …/…/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del … [che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico] (GU L …).

Mercoledì 26 febbraio 2014

CAPO II

SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

Articolo 4

Oggetto delle specifiche tecniche di interoperabilità

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

2. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 46, per quanto riguarda l'adeguamento al progresso tecnico dell'allegato II sotto il profilo della ripartizione del sistema ferroviario in sottosistemi e della descrizione di detti sottosistemi.

3. I sottosistemi ~~devono essere~~ ***fissi sono*** conformi alle STI vigenti al momento della ~~loro messa in servizio, del loro rinnovamento o della loro ristrutturazione, conformemente alla presente direttiva; tale~~ ***prima nomina di un organismo notificato e, al più tardi, al momento della concessione delle licenze di costruzione. I veicoli sono conformi alle STI e rispettano le norme nazionali in vigore al momento della prima nomina di un organismo notificato***; ***la*** conformità ~~deve essere~~ ***e il rispetto suddetti sono*** costantemente ~~garantita~~ ***garantiti*** durante l'esercizio di ciascun sottosistema. **[Em. 42]**

4. Ogni STI:

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

b) precisa i requisiti essenziali per il sottosistema interessato e le loro interfacce 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;

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***, ivi compresa l'identificazione dei pezzi di ricambio ferroviari da standardizzare a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) n. …/… del Parlamento europeo e del Consiglio*** [1]***. L'elenco dei pezzi di ricambio da standardizzare, comprensivo dei pezzi esistenti, è incluso in ciascuna STI***; **[Em. 43]**

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;

f) indica la strategia di applicazione delle STI, precisando in particolare le tappe da superare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato delle STI compresa la fissazione di termini per il completamento di tali tappe~~, ove necessario~~***. Il calendario che definisce le tappe è vincolato a una valutazione che analizzi i prevedibili costi e i benefici della sua attuazione e le ripercussioni previste per gli operatori e gli agenti economici interessati***; **[Em. 44]**

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 tipi di veicoli, in particolare in caso di rinnovo o di ristrutturazione, in presenza o meno di una nuova autorizzazione o decisione di messa in servizio;

---

[1] ***Regolamento (UE) n. …/… del Parlamento europeo e del Consiglio, del …, relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (GU L […] del […], pag. […]).***

i) indica i parametri ~~che l'impresa ferroviaria deve~~ ***da*** verificare ~~e le procedure da applicare per verificare detti parametri in seguito al rilascio dell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e prima della decisione di messa in servizio,~~ onde garantire la compatibilità tra i veicoli e le linee su cui tali veicoli saranno operativi; **[Em. 45]**

i bis) indica i parametri specifici da verificare e fornisce le descrizioni per il rinnovo, il miglioramento o la sostituzione di pezzi di ricambio o componenti di interoperabilità da effettuare nel rispetto dell'articolo 21, paragrafo 3. *[Em. 46]*

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

6. Le STI preservano in modo adeguato la compatibilità del sistema ferroviario esistente di ciascuno Stato membro. A tal fine possono essere previsti per ciascuna STI casi specifici sia per quanto riguarda la rete sia per quanto riguarda i veicoli e in particolare in merito: alla sagoma, allo scartamento o all'interasse fra i binari e ai veicoli in provenienza o a destinazione dei paesi terzi. Per ciascun caso specifico la STI precisa le modalità di applicazione degli elementi della STI di cui alle lettere da c) a g) del paragrafo 4.

7. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono chiaramente individuati come «punti in sospeso» in un allegato della STI.

8. Le STI non impediscono agli Stati membri di decidere in merito all'utilizzo delle infrastrutture per la circolazione dei veicoli non contemplati dalle STI.

9. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee o internazionali o a documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire l'obiettivo della presente direttiva. In questo caso, le norme o specifiche (o le loro singole parti richiamate) o i documenti tecnici si considerano allegati alla STI in questione e diventano obbligatori a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di siffatte norme o specifiche o documenti tecnici ed in attesa della loro elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati, facilmente accessibili e di dominio pubblico.

Articolo 5

Elaborazione, adozione e revisione di STI

1. La Commissione conferisce un mandato all'Agenzia per elaborare le STI e le loro modifiche nonché per presentarle le opportune raccomandazioni.

1 bis. L'elaborazione, l'adozione e la revisione di ciascuna STI (compresi i parametri fondamentali) tengono conto dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate nonché delle interfacce tra di esse, allo scopo di individuare e attuare le soluzioni più vantaggiose. **[Em. 47]**

2. Ogni progetto di STI è elaborato nelle seguenti fasi.

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

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

Al progetto di STI viene acclusa un'analisi globale dei costi e dei vantaggi prevedibili dell'attuazione delle STI; tale valutazione indica l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati ***e tiene debitamente conto dei requisiti della direttiva …/…/UE [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie]. Gli Stati membri partecipano a tale valutazione fornendo, se del caso, i dati richiesti.*** **[Em. 48]**

3. Onde tenere conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali, l'Agenzia elabora le STI e le loro modifiche sulla base del mandato di cui al paragrafo 1, a norma degli articoli da 4 a 15 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia] e nel rispetto dei principi di apertura, consenso e trasparenza definiti nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.

4. ~~Durante i~~ ***Il comitato di cui all'articolo 48 è regolarmente informato in merito ai*** lavori preparatori sulle ***STI. Durante i lavori*** la Commissione può***, su richiesta del comitato,*** formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile riguardante la progettazione della STI e la valutazione dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere***, su richiesta di uno Stato membro,*** che vengano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei benefici di dette soluzioni alternative figuri nella relazione allegata al progetto di STI. **[Em. 49]**

5. Qualora debbano essere messi in funzione contemporaneamente vari sottosistemi, per motivi di compatibilità tecnica, le date di entrata in vigore delle STI corrispondenti debbono coincidere.

6. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere degli utenti, per quanto riguarda le caratteristiche che hanno un'incidenza diretta sulle condizioni di utilizzo dei sottosistemi da parte degli stessi utenti. A tal fine, l'Agenzia consulta le associazioni e gli organismi di rappresentanza degli utenti nel corso dei lavori di elaborazione e di revisione delle STI. Essa allega al progetto di STI una relazione sui risultati della consultazione.

7. Secondo l'articolo 6 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia], l'Agenzia redige e aggiorna regolarmente l'elenco delle associazioni degli utenti e delle organizzazioni da consultare. L'elenco ***include obbligatoriamente le associazioni e gli organismi rappresentativi di tutti gli Stati membri e*** può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione. **[Em. 50]**

8. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere delle parti sociali ***rappresentative di tutti gli Stati membri*** per quanto riguarda le condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 4, lettera g)***, nonché in ogni altra STI che riguardi direttamente o indirettamente il personale interessato***. 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. **[Em. 51]**

9. Quando la revisione di una STI comporta modifiche dei requisiti, la nuova versione della STI assicura la compatibilità con i sottosistemi già messi in servizio in base alle versioni di STI precedenti.

10. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 46 per quanto riguarda le STI e le loro modifiche.

Qualora, in caso di carenze rilevate nelle STI a norma dell'articolo 6 e imperativi motivi di urgenza lo richiedano, la procedura prevista all'articolo 47 si applica agli atti delegati adottati a norma del presente articolo.

Articolo 6

Carenze delle STI

1. Se in seguito all'adozione di una STI viene rilevata una carenza nella stessa, tale STI è modificata a norma dell'articolo 5, paragrafo 3.

2. In attesa della revisione della STI, la Commissione può chiedere un parere dell'Agenzia. La Commissione esamina il parere dell'Agenzia e comunica agli Stati membri le proprie conclusioni.

3. Su richiesta della Commissione, i pareri dell'Agenzia di cui al paragrafo 2 costituiscono strumenti di conformità accettabili per soddisfare i requisiti essenziali e possono dunque essere utilizzati per la valutazione di progetti.

3 bis. Un membro della rete di organismi rappresentativi può agire in qualità di richiedente per chiedere pareri sulle carenze delle STI tramite la Commissione. Il ricorrente è informato della decisione adottata. La Commissione fornisce una motivazione dell'eventuale rifiuto. **[Em. 52]**

([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).

Articolo 7

Non applicazione delle STI

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

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

b) quando, in seguito a un incidente o a una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI corrispondenti. In questo caso la non applicazione delle STI è limitata nel tempo;

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 comprometterebbe ***gravemente*** la redditività economica del progetto; **[Em. 53]**

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

3. In tutti i casi di cui al paragrafo 1, lo Stato membro interessato presenta alla Commissione la richiesta di non applicazione della STI, specificando altresì le disposizioni alternative che esso intende applicare al posto della STI. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il contenuto del fascicolo che accompagna la richiesta di non applicazione di una o più STI, o parte di esse, i dettagli, il formato e le modalità di trasmissione di detto fascicolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3. La Commissione verifica il fascicolo, esamina le disposizioni alternative che lo Stato membro intende applicare al posto delle STI, decide se accettare o no la richiesta di non applicazione della STI e comunica allo Stato membro la propria decisione.

4. In attesa della decisione della Commissione, lo Stato membro può applicare le disposizioni alternative di cui al paragrafo 3 senza attendere.

5. La Commissione delibera nei quattro mesi successivi alla presentazione della domanda accompagnata dal fascicolo completo. In assenza di decisione la domanda si considera accettata.

6. Tutti gli Stati membri sono informati dei risultati delle analisi e dell'esito della procedura di cui al paragrafo 3.

CAPO III

COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

Articolo 8

Immissione sul mercato di componenti di interoperabilità

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

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

b) siano usati nel loro ~~campo di~~***settore d'***impiego conformemente alla loro destinazione ***in linea con il settore d'impiego definito a norma dell'articolo 2, punto 27 bis,*** e siano installati e sottoposti a corretta manutenzione. **[Em. 54]**

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

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

Agli Stati membri non è consentito vietare, limitare od ostacolare la messa in servizio di componenti di interoperabilità che sono stati riconosciuti per il settore d'impiego cui sono destinati, se tale settore si trova sul loro territorio. **[Em. 55]**

La Commissione ~~stabilisce, mediante atti di esecuzione,~~ ***ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 46 per quanto riguarda*** l'ambito di applicazione e il contenuto della dichiarazione CE di conformità e di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità~~, il suo formato e i dettagli delle informazioni in essa contenute. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3~~. **[Em. 56]**

2 bis. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il formato e i dettagli delle informazioni contenute nella dichiarazione CE di conformità e di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3. **[Em. 57]**

Articolo 9

Conformità o idoneità all'impiego

1. Gli Stati membri e l'Agenzia considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali i componenti di interoperabilità contemplati nella dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego.

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

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

4. I pezzi di ricambio dei sottosistemi già messi in servizio al momento dell'entrata in vigore della corrispondente STI possono essere installati negli stessi senza dover essere sottoposti alla procedura di cui al paragrafo 2.

5. Le STI possono prevedere un periodo di transizione per i prodotti ferroviari che esse identificano come componenti di interoperabilità già immessi sul mercato al momento della loro entrata in vigore. Tali componenti devono soddisfare i requisiti di cui all'articolo 8, paragrafo 1.

Articolo 10

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

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nell'Unione, applica le disposizioni previste dalle STI che lo riguardano.

2. Qualora la STI corrispondente lo richieda, la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è compiuta dall'organismo di valutazione della conformità notificato presso il quale il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nell'Unione, ha presentato domanda.

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

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

5. Per evitare di immettere sul mercato componenti di interoperabilità che non rispettano i requisiti essenziali e fatte salve le disposizioni dell'articolo 11:

a) quando uno Stato membro accerta che la dichiarazione «CE» di conformità è stata indebitamente rilasciata, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione sono tenuti, se necessario, a rimettere il componente di interoperabilità in conformità e a far cessare l'infrazione, alle condizioni fissate da detto Stato membro;

b) nel caso in cui la non conformità persista, lo Stato membro adotta tutte le misure opportune per limitare o vietare l'immissione sul mercato del componente di interoperabilità di cui si tratta o assicurarne il ritiro dal mercato, secondo le procedure di cui all'articolo 11.

Articolo 11

Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali

1. Uno Stato membro, qualora constati che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato ed utilizzato conformemente alla sua destinazione, rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta tutte le misure opportune per limitare il suo ambito di applicazione, per vietarne l'impiego, per ritirarlo dal mercato o per richiamarlo. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione 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. ~~La~~ ***L'Agenzia, su mandato della*** Commissione ~~consulta al più presto~~***, avvia la procedura di consultazione con*** le parti interessate~~. Se, dopo la~~ ***immediatamente e in ogni caso entro 20 giorni. A seguito di tale*** consultazione, ~~la Commissione~~ ***l'Agenzia*** constata ~~che~~ ***se*** la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa~~. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura non è giustificata, essa~~ ***. L'Agenzia*** ne informa immediatamente ***la Commissione e*** lo Stato membro che ha preso l'iniziativa ***a tale riguardo***, nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione. **[Em. 58]**

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

~~4. La Commissione verifica che gli Stati membri siano informati in merito allo svolgimento ed ai risultati della procedura.~~ **[Em. 59]**

CAPO IV

SOTTOSISTEMI

Articolo 12

Libera circolazione dei sottosistemi

Fatte salve le disposizioni del capo V agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e per motivi riguardanti la presente direttiva, vietare, limitare od ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, che sono conformi ai requisiti essenziali. In particolare, essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute:

a) nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione «CE» di verifica,

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

Mercoledì 26 febbraio 2014

Articolo 13

Conformità alle STI e alle norme nazionali

1. Gli Stati membri e l'Agenzia considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti***, secondo i casi,*** della dichiarazione «CE» di verifica ***redatta con riferimento alle STI conformemente all'articolo 15, o della dichiarazione di verifica redatta nel caso delle norme nazionali notificate conformemente all'articolo 15 bis, o di entrambe.*** **[Em. 60]**

~~2. La verifica dell'interoperabilità, nel rispetto dei requisiti essenziali, di un sottosistema di natura strutturale, costitutivo del sistema ferroviario, è compiuta con riferimento alle STI, nonché alle norme nazionali notificate conformemente al paragrafo 3 .~~ **[Em. 61]**

2 bis. La decisione di rilasciare un'autorizzazione si basa sulle STI e sulle norme nazionali notificate applicabili al momento della presentazione della domanda. **[Em. 62]**

3. Gli Stati membri stilano, per ogni sottosistema, un elenco delle norme nazionali in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali ***e/o degli strumenti di conformità nazionali accettabili*** nei seguenti casi: **[Em. 63]**

a) qualora le STI non contemplino appieno alcuni aspetti corrispondenti ai requisiti essenziali (punti in sospeso);

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

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

d) in caso di norme nazionali utilizzate per descrivere i sistemi esistenti.

d bis) in caso di reti e veicoli non contemplati dalle STI; *[Em. 64]*

d ter) per motivi di sicurezza specifici ad uno o più Stati membri, a condizione che siano dimostrati e fatte salve le prerogative dell'Agenzia. *[Em. 65]*

4. Gli Stati membri designano gli organismi incaricati di stabilire, con riferimento a tali norme tecniche, la dichiarazione «CE» di verifica di cui all'articolo 15.

Articolo 14

Norme nazionali

1. Gli Stati membri comunicano alla Commissione ***e all'Agenzia*** l'elenco delle norme nazionali ***in vigore*** di cui all'articolo 13, paragrafo 3***, nei seguenti casi***: **[Em. 66]**

a) ogniqualvolta l'elenco delle norme è modificato, ~~o~~ **[Em. 67]**

b) ~~dopo che~~ ***quando*** una richiesta di non applicazione della STI è stata presentata a norma dell'articolo 7, ~~o~~ **[Em. 68]**

c) dopo la pubblicazione della STI in questione o la sua revisione, in vista dell'eliminazione delle norme nazionali rese superflue dalla chiusura dei punti in sospeso nelle STI.

c bis) qualora la o le norme nazionali non siano state ancora notificate alla data di entrata in vigore della presente direttiva. *[Em. 69]*

1 bis. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri notificano alla Commissione le eventuali norme nazionali esistenti che non sono state notificate entro tale data. **[Em. 70]**

2. Gli Stati membri trasmettono il testo integrale delle norme nazionali esistenti ~~all'Agenzia e alla Commissione~~ attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 23 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia]. **[Em. 71]**

Mercoledì 26 febbraio 2014

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

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

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

4. Se uno Stato membro intende introdurre una nuova norma nazionale, ne trasmette il progetto all'Agenzia e alla Commissione ***affinché lo esaminino almeno tre mesi prima della data prevista per l'entrata in vigore della nuova norma proposta, indicando il motivo della sua introduzione, conformemente all'articolo 21 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia]*** attraverso il sistema informatico appropriato, a norma dell'articolo 23 del suddetto regolamento. **[Em. 72]**

4 bis. In caso di notifica di una norma nazionale nuova o esistente, gli Stati membri dimostrano la necessità di tale norma al fine di soddisfare un requisito essenziale non già contemplato dalla pertinente STI. Agli Stati membri non è consentito notificare alcuna norma nazionale senza motivare tale necessità.

L'Agenzia ha due mesi di tempo per esaminare il progetto di norma e formulare una raccomandazione alla Commissione. La Commissione approva o respinge il progetto di norma. Solo in caso di misure preventive urgenti, gli Stati membri possono adottare e applicare immediatamente una nuova norma, che ha una validità di due mesi. Se tale norma interessa più Stati membri, la Commissione, in collaborazione con l'Agenzia e con le autorità nazionali di sicurezza, coordina l'armonizzazione della norma a livello dell'Unione. **[Em. 73]**

5. Gli Stati membri assicurano che le norme nazionali, comprese quelle relative alle interfacce tra i veicoli e la rete, siano messe a disposizione gratuitamente e in una lingua che possa essere compresa da tutte le parti coinvolte.

6. Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri fanno cenno a tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 45.

7. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica stabilita dalla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

8. 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 le verifiche di compatibilità tra attrezzature fisse e mobili. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3. ***L'Agenzia classifica, in base agli atti di esecuzione specificati, le norme nazionali notificate a norma del presente articolo e pubblica il registro corrispondente. Tale registro elenca anche eventuali strumenti di conformità nazionali accettabili.*** **[Em. 74]**

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

9. Le norme nazionali proposte e quelle in vigore vengono esaminate dall'Agenzia in conformità delle procedure stabilite agli articoli 21 e 22 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia].

Articolo 15

Procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di verifica, il richiedente chiede all'organismo di valutazione della conformità notificato di propria scelta di avviare la procedura di verifica «CE» . Il richiedente può essere l'ente appaltante o il fabbricante o il rispettivo mandatario stabilito nell'Unione .

2. Il compito dell'organismo di valutazione della conformità notificato, incaricato della verifica «CE» di un sottosistema, inizia nella fase di progettazione e abbraccia tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, precedente l'entrata in servizio del sottosistema. Esso ~~può comprendere~~ ***comprende*** anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli 44 e 45. **[Em. 75]**

([1]) Direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche (GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37).

3. All'organismo di valutazione della conformità notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione «CE» di verifica. La documentazione tecnica contiene i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, quelli che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa contiene anche gli elementi relativi alle condizioni ed ai limiti d'uso, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica e di regolazione.

4. Tutte le ~~modifiche della documentazione tecnica di cui al paragrafo 3 che hanno ripercussioni sulle verifiche svolte~~ ***ristrutturazioni*** implicano la necessità di stabilire una nuova dichiarazione «CE» di verifica. **[Em. 76]**

5. L'organismo di valutazione della conformità notificato può rilasciare dichiarazioni intermedie di verifica per coprire determinate fasi delle procedure di verifica o determinate parti del sottosistema. In questo caso si applicano le procedure di verifica stabilite a norma del paragrafo 7, lettera a).

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

~~7. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione:~~

~~a) le procedure di verifica per i sottosistemi, compresi i principi generali, il contenuto, la procedura e i documenti relativi alla procedura «CE» di verifica e alla procedura di verifica nel caso delle norme nazionali;~~

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

~~Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.~~ **[Em. 78]**

7 bis. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 46 al fine di istituire le procedure di verifica per i sottosistemi, compresi i principi generali, il contenuto, la procedura e i documenti relativi alla procedura «CE» di verifica e alla procedura di verifica nel caso delle norme nazionali. **[Em. 79]**

7 ter. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, i modelli per la dichiarazione «CE» di verifica e per la dichiarazione di verifica nel caso delle norme nazionali nonché i modelli per i documenti da inserire nel fascicolo tecnico che deve integrare la dichiarazione di verifica.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3. **[Em. 80]**

Articolo 15 bis

Procedura per la redazione della dichiarazione di verifica con riferimento alle norme nazionali

Le procedure per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica di cui all'articolo 15 si applicano anche, se del caso, per la redazione della dichiarazione di verifica nel caso delle norme nazionali.

Gli Stati membri designano gli organismi incaricati di espletare la procedura di verifica nel caso delle norme nazionali conformemente al capo VI. **[Em. 77]**

Articolo 16

Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi

1. Uno Stato membro può chiedere che vengano compiute verifiche complementari, qualora constati che un sottosistema di natura strutturale, munito della dichiarazione «CE» di verifica, corredata della documentazione tecnica, non rispetta interamente le disposizioni della presente direttiva ed in particolare i requisiti essenziali.

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

3. Lo Stato membro all'origine della domanda precisa se il fatto che le disposizioni della presente direttiva non siano rispettate interamente deriva:

a) dal mancato rispetto dei requisiti essenziali o di una STI o da una scorretta applicazione di una STI; in questo caso, la Commissione informa immediatamente lo Stato membro in cui risiede chi ha indebitamente compilato la dichiarazione «CE» di verifica chiedendo a tale Stato membro di adottare le misure adeguate;

b) da una carenza di una STI; in questo caso si applica la procedura di modifica della STI di cui all'articolo 6.

Articolo 17

Presunzione di conformità

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

CAPO V

IMMISSIONE SUL MERCATO E MESSA IN SERVIZIO

Articolo 18

Messa in servizio di impianti fissi

1. I sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari, energia e infrastruttura sono messi in servizio soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato III e se è stata ottenuta la pertinente autorizzazione a norma del paragrafo 2.

2. Ciascuna autorità nazionale di sicurezza autorizza la messa in servizio dei sottosistemi energia e infrastruttura ~~che sono~~ ***nonché dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari non inclusi nel Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)*** installati o gestiti sul territorio dello Stato membro di appartenenza. ***Le autorità nazionali di sicurezza tengono in considerazione il parere dell'Agenzia quando sono interessati corridoi o sezioni transfrontaliere delle TEN-T.***

L'Agenzia autorizza infrastrutture transfrontaliere con un gestore unico dell'infrastruttura. **[Em. 81]**

L'Agenzia ~~decide dell'autorizzazione della messa in servizio dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari installati o gestiti in tutta l'~~***autorizza il sistema ERTMS in stretta collaborazione con le autorità nazionali di sicurezza. Prima che l'Agenzia autorizzi il sistema ERTMS, le autorità nazionali di sicurezza sono competenti a verificare la compatibilità operativa con le reti nazionali. L'Agenzia assicura l'applicazione uniforme del sistema ERTMS nell'***Unione. **[Em. 82]**

Nel caso del sistema ERTMS, l'Agenzia consulta l'autorità nazionale di sicurezza interessata entro un mese dal ricevimento della domanda completa, al fine di garantire uno sviluppo coerente del sistema ERTMS all'interno dell'Unione. L'autorità nazionale di sicurezza emette entro due mesi un parere per l'Agenzia riguardo alla compatibilità tecnica e operativa del sottosistema con i veicoli destinati a circolare sulla parte pertinente della rete. L'Agenzia tiene conto, per quanto possibile, di tale parere prima di rilasciare l'autorizzazione e, in caso di dissenso, ne informa l'autorità nazionale di sicurezza esponendo le proprie ragioni. Il presente articolo lascia impregiudicati gli obblighi dell'Agenzia quale autorità di sistema ai sensi del capo 6 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia].

Quando l'Agenzia non concorda con una valutazione negativa effettuata da un'autorità nazionale di sicurezza, ne informa l'autorità in questione, motivando il proprio dissenso. L'Agenzia e l'autorità nazionale di sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se ritenuto necessario su decisione dell'Agenzia e dell'autorità nazionale di sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato l'autorità nazionale di sicurezza del proprio dissenso, l'Agenzia adotta una decisione definitiva a meno che l'autorità di sicurezza abbia presentato richiesta di arbitrato alla commissione di ricorso prevista dall'articolo 51 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia]. La commissione di ricorso decide se confermare il progetto di decisione dell'Agenzia entro un mese dalla richiesta dell'autorità nazionale di sicurezza.

L'eventuale decisione di rifiutare la domanda di autorizzazione per la messa in servizio di impianti fissi è debitamente motivata dall'Agenzia. Il richiedente può, entro un mese dal ricevimento della decisione negativa, presentare la richiesta che l'Agenzia riesamini la sua decisione. Tale richiesta è accompagnata da una motivazione. L'Agenzia dispone di un termine di due mesi dalla data di ricevimento della richiesta di riesame per confermare o riformare la propria decisione. Se la decisione negativa dell'Agenzia è confermata, il richiedente può presentare ricorso alla commissione di ricorso prevista dall'articolo 51 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia]. **[Am. 83]**

L'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza forniscono orientamenti particolareggiati sulla procedura per ottenere le autorizzazioni previste al primo e al secondo comma. Un documento orientativo per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere tali autorizzazioni ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. L'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza cooperano nella divulgazione delle pertinenti informazioni.

3. Ai fini dell'autorizzazione della messa in servizio dei sottosistemi di cui al paragrafo 1, l'autorità nazionale di sicurezza ovvero l'Agenzia, in funzione di quale sia l'autorità competente ai sensi del paragrafo 2, ottiene prova:

a) della dichiarazione CE di verifica;

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

c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza di tali sottosistemi, accertata in base ai pertinenti STI, norme nazionali e registri e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva …/…/UE [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie].

c bis) della dichiarazione di verifica nel caso delle norme nazionali. *[Em. 84]*

Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'Agenzia o l'autorità nazionale di sicurezza, in funzione di quale sia l'autorità competente, informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni supplementari, fissando un termine ragionevole per la trasmissione di tali informazioni. **[Em. 85]**

4. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente, il richiedente presenta ***un fascicolo con la descrizione del progetto*** all'autorità nazionale di sicurezza, per i sottosistemi energia e infrastruttura ***nonché per i sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari non inclusi nel sistema ERTMS***, ovvero all'Agenzia, ~~per i sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari, un fascicolo con la descrizione del progetto~~ ***per il sistema ERTMS e per le infrastrutture transfrontaliere con un gestore unico dell'infrastruttura***. L'autorità nazionale di sicurezza o l'Agenzia esamina il fascicolo e decide, in base ai criteri stabiliti al paragrafo 5, se sia necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio. L'autorità nazionale di sicurezza e l'Agenzia decidono entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro ~~quattro~~ ***tre*** mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. **[Em. 86]**

5. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente è necessaria una nuova dichiarazione «CE» di verifica ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4. È parimenti necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio in ciascuno dei casi seguenti:

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

b) l'autorizzazione è richiesta dalle STI pertinenti;

c) l'autorizzazione è richiesta dai piani nazionali di esecuzione predisposti dagli Stati membri.

Articolo 19

Immissione sul mercato di sottosistemi mobili

1. Il richiedente immette sul mercato ~~il sottosistema materiale rotabile e il sottosistema controllo-comando e segnalamento a bordo~~***i sottosistemi mobili*** soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato III. **[Em. 87]**

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

3. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente è necessaria una nuova dichiarazione «CE» di verifica ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4.

Articolo 20

Autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato

1. Il veicolo è immesso sul mercato soltanto dopo ~~che l'Agenzia ha rilasciato l'~~***aver ottenuto un'***autorizzazione ~~d'immissione~~ del veicolo ~~sul mercato~~ a norma del ~~paragrafo 5~~ ***presente articolo***. **[Em. 88]**

Mercoledì 26 febbraio 2014

L'autorizzazione del veicolo menziona:

a) il settore d'impiego;

b) i valori parametrici previsti dalle STI e, se del caso, dalle norme nazionali, applicabili alla verifica della compatibilità tecnica fra il veicolo e il settore d'impiego;

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

d) le condizioni per l'impiego del veicolo e altre eventuali restrizioni. *[Em. 89]*

2. ~~L'Agenzia emana una decisione con cui autorizza l'immissione~~***L'autorizzazione*** del veicolo ~~sul mercato. L'autorizzazione attesta i valori parametrici, previsti dalle STI, applicabili alla verifica della compatibilità tecnica fra il~~***è rilasciata sulla base di un fascicolo relativo al*** veicolo ~~e gli impianti fissi. L'autorizzazione informa altresì circa la conformità del~~ ***o al tipo di*** veicolo ~~alle pertinenti STI e norme nazionali in relazione ai parametri applicabili~~ ***prodotto dal richiedente, nel quale sono contenute prove documentali dei seguenti elementi:***

— ***in relazione ai sottosistemi mobili che compongono*** il veicolo:

a) l'adeguata dichiarazione di verifica conformemente all'articolo 19;

b) la compatibilità tecnica all'interno del veicolo;

c) l'integrazione in condizioni di sicurezza all'interno del veicolo;

— ***in relazione al veicolo:***

la compatibilità tecnica del veicolo con le reti nel settore d'impiego. **[Em. 90]**

La compatibilità tecnica è accertata in base alle pertinenti STI e, se del caso, alle norme nazionali e ai registri pertinenti. Ogniqualvolta sono necessari collaudi per ottenere prove documentali della compatibilità tecnica, le autorità nazionali di sicurezza interessate possono rilasciare autorizzazioni temporanee al richiedente per l'impiego del veicolo a fini di verifiche pratiche sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente. Se del caso, l'autorità nazionale di sicurezza adotta misure volte a garantire che i collaudi siano effettuati.

L'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi all'interno del veicolo è accertata in base alle pertinenti STI, ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva …/…/UE [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie] e, ove opportuno, alle norme nazionali. **[Em. 91]**

3. ***L'Agenzia rilascia*** l'autorizzazione ~~d'immissione~~ del veicolo ~~sul mercato può prevedere condizioni di utilizzazione del veicolo ed altre restrizioni~~ ***dopo aver valutato gli elementi del fascicolo di cui al paragrafo 2 entro un termine ragionevole prestabilito e in ogni caso entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti fornite dal richiedente. Entro un mese, l'Agenzia segnala al richiedente se la documentazione è completa o meno. Qualsiasi decisione negativa adottata in relazione a una domanda è debitamente motivata L'autorizzazione è riconosciuta in tutti gli Stati membri. L'Agenzia si assume la piena responsabilità per le autorizzazioni che rilascia.*** **[Em. 92]**

3 bis. Durante il periodo transitorio di cui all'articolo 50 bis, il richiedente può scegliere tra presentare la domanda di autorizzazione del veicolo all'Agenzia oppure all'autorità nazionale di sicurezza competente. **[Em. 94]**

~~4. L'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato è rilasciata sulla scorta di un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo costituito dal richiedente, nel quale sono contenute prove documentali:~~

~~a) dell'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili che compongono il veicolo a norma dell'articolo 19;~~

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

~~c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi di cui alla lettera a) nel veicolo, accertata in base alle pertinenti STI e norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva …/… [sulla sicurezza delle ferrovie].~~ **[Em. 93]**

5. ~~L'Agenzia adotta la~~***Qualunque*** decisione ~~di cui al paragrafo 2 entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque~~ ***di negare l'autorizzazione di un veicolo è debitamente motivata. Il richiedente,*** entro ~~quattro mesi~~ ***un mese*** dal ricevimento ~~di tutte le informazioni pertinenti. L'autorizzazione è valida in tutti gli Stati membri.~~***della decisione negativa, può presentare all'Agenzia o all'autorità nazionale di sicurezza, secondo il caso, una richiesta di riesame della decisione. L'Agenzia o l'autorità nazionale di sicurezza dispone di un termine di due mesi dalla data di ricevimento della richiesta di riesame per confermare o riformare la propria decisione.*** **[Em. 95]**

Se una decisione negativa è confermata dall'Agenzia, il richiedente può presentare ricorso alla commissione di ricorso prevista dall'articolo 51 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia]. **[Am. 96]**

Se la decisione negativa di un'autorità nazionale di sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso all'organo competente per i ricorsi designato dallo Stato membro competente a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva …/… [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie]. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per tale procedura di ricorso l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1])**.** **[Em. 97]**

L'Agenzia fornisce orientamenti particolareggiati sulla procedura per ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato. Un documento orientativo per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. Le autorità nazionali di sicurezza cooperano con l'Agenzia nella divulgazione delle pertinenti informazioni.

6. L'Agenzia può ~~rilasciare l'~~***modificare o revocare un'***autorizzazione ~~d'immissione~~ del veicolo ~~sul mercato per una serie di veicoli. L'autorizzazione è valida in tutti gli Stati membri~~ ***se questo non soddisfa più le condizioni in base alle quali l'autorizzazione era stata rilasciata, motivando la propria decisione al riguardo. L'Agenzia aggiorna immediatamente il registro europeo dei veicoli definito all'articolo 43 bis.***

Se un'autorità nazionale di sicurezza ritiene che un veicolo autorizzato non rispetti i requisiti essenziali, ne informa immediatamente l'Agenzia e tutte le altre autorità nazionali di sicurezza competenti. L'Agenzia decide le misure necessarie entro un mese. Qualora occorra adottare misure preventive urgenti, l'Agenzia può limitare o sospendere immediatamente l'autorizzazione prima di prendere una decisione. **[Em. 98]**

7. ~~Il richiedente può presentare ricorso avverso la decisione dell'Agenzia o la mancata decisione entro il termine di cui al paragrafo 5 dinanzi alla commissione dei ricorsi prevista all'articolo 51 del regolamento (UE) n. …/… [che istituisce l'Agenzia ferroviaria europea].~~***Alla Commissione è conferito il potere di adottare, entro sei mesi a decorrere dalla data di adozione della presente direttiva, atti delegati conformemente all'articolo 46 per quanto riguarda norme dettagliate sulla procedura di autorizzazione, comprendenti:***

a) orientamenti dettagliati intesi a descrivere e illustrare i requisiti per ottenere l'autorizzazione del veicolo nonché i documenti necessari;

b) le procedure relative al processo di autorizzazione, come il contenuto e i tempi per ogni fase del processo;

c) i criteri per la valutazione dei fascicoli dei richiedenti. *[Em. 99]*

8. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un veicolo esistente già provvisto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato:

a) è necessaria una nuova dichiarazione «CE» di verifica ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4;

([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).

b) è necessaria una nuova autorizzazione ~~d'immissione~~ del veicolo ~~sul mercato~~ se sono modificati ***in modo rilevante*** i valori parametrici previsti dall'autorizzazione rilasciata in precedenza. **[Em. 100]**

~~9. L'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato può, su domanda del richiedente, precisare le reti o linee, ovvero i gruppi di reti o di linee, in cui l'impresa ferroviaria può mettere in servizio il veicolo senza ulteriori verifiche o collaudi della compatibilità tecnica tra il veicolo e dette reti o linee. In tal caso il richiedente acclude alla richiesta la prova della compatibilità tecnica del veicolo con le reti o linee in questione.~~

~~La precisazione può anche, su domanda del richiedente iniziale o di un altro, essere aggiunta dopo il rilascio della pertinente autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato.~~ **[Em. 101]**

9 bis. L'autorizzazione per i veicoli circolanti o destinati a circolare sull'infrastruttura ferroviaria di una rete ferroviaria isolata può essere rilasciata anche dalle autorità nazionali di sicurezza degli Stati membri in cui è situata la rete in questione. In tali casi, il richiedente può scegliere tra presentare la domanda all'Agenzia oppure alle autorità nazionali di sicurezza degli Stati membri in questione.

Entro il periodo transitorio di cui all'articolo 50 bis, le autorità nazionali di sicurezza degli Stati membri in cui è situata una rete ferroviaria isolata stabiliscono procedure comuni di autorizzazione dei veicoli e garantiscono il riconoscimento reciproco delle autorizzazioni dei veicoli da loro rilasciate. In caso di decisioni contrastanti delle autorità nazionali di sicurezza e in assenza di qualsiasi decisione reciprocamente accettabile, l'Agenzia adotta una decisione conseguente a norma dell'articolo 16 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia].

Se alla fine del periodo transitorio di cui all'articolo 50 bis le suddette autorità nazionali di sicurezza non hanno stabilito procedure comuni di autorizzazione e di riconoscimento reciproco delle autorizzazioni dei veicoli, le autorizzazioni di cui al presente articolo sono rilasciate esclusivamente dall'Agenzia.

Se invece vengono stabilite procedure comuni di autorizzazione e di riconoscimento reciproco delle autorizzazioni dei veicoli, le autorità nazionali di sicurezza degli Stati membri che possiedono reti ferroviarie isolate possono continuare a rilasciare autorizzazioni dei veicoli e il richiedente può scegliere tra presentare la domanda di autorizzazione del veicolo all'Agenzia oppure alle competenti autorità di sicurezza nazionale anche dopo la fine del periodo transitorio di cui all'articolo 50 bis.

Dieci anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi compiuti verso l'interoperabilità sulla rete ferroviaria isolata e procede, se necessario, a presentare l'adeguata proposta legislativa. **[Em. 102]**

Articolo 20 bis

Immatricolazione dei veicoli autorizzati

Un veicolo, anteriormente alla sua prima utilizzazione e dopo il rilascio dell'autorizzazione ad esso relativa a norma dell'articolo 20, è immatricolato nel registro su richiesta del detentore.

Quando l'autorizzazione ad esso relativa è stata rilasciata dall'Agenzia, il veicolo è immatricolato nel registro europeo dei veicoli a norma dell'articolo 43 bis.

Quando il settore d'impiego del veicolo è limitato al territorio di uno Stato membro e l'autorizzazione del veicolo è stata rilasciata da un'autorità nazionale di sicurezza, esso è immatricolato nel registro nazionale dei veicoli di tale Stato membro a norma dell'articolo 43. **[Em. 103]**

Articolo 21

~~Messa in servizio di~~ ***Impiego dei*** veicoli **[Em. 104]**

1. L'impresa ferroviaria ~~mette in servizio il veicolo soltanto dopo averne verificato, in consultazione con il gestore dell'infrastruttura, sia la compatibilità tecnica con il tragitto sia l'integrazione in condizioni di~~***, prima di utilizzare un veicolo nel settore d'impiego specificato nell'autorizzazione del veicolo, si assicura, mediante il proprio sistema di gestione della*** sicurezza: ~~nel sistema in cui è destinato a circolare, accertate in base ai pertinenti STI, norme nazionali e registri e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva …/… [sulla sicurezza delle ferrovie]~~. **[Em. 105]**

~~A tal fine~~

a) ***che*** il veicolo ~~ottiene preliminarmente l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato~~ ***sia stato autorizzato*** a norma dell'articolo 20 ***e sia debitamente immatricolato;*** **[Em. 106]**

a bis) ***della compatibilità tecnica tra il veicolo e il tragitto sulla base del registro dell'infrastruttura, delle pertinenti STI e di ogni altra informazione che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente ed entro un termine ragionevole, qualora il registro dell'infrastruttura non esista o sia incompleto; nonché*** *[Em. 107]*

a ter) ***dell'integrazione del veicolo nella composizione del treno in cui il veicolo è destinato a circolare, in base ai sistemi di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9 della direttiva sulla sicurezza e alla STI concernente l'esercizio e la gestione.*** *[Em. 108]*

1 bis. Al fine di aiutare le imprese ferroviarie a verificare la compatibilità tecnica e l'integrazione in condizioni di sicurezza tra il veicolo e il tragitto o i tragitti, il gestore dell'infrastruttura, su richiesta, fornisce alle imprese ferroviarie informazioni supplementari relative alle caratteristiche del tragitto o dei tragitti. **[Em. 109]**

2. L'impresa ferroviaria comunica la decisione ~~sulla messa in servizio~~ ***sull'utilizzazione*** del veicolo all'Agenzia, al gestore dell'infrastruttura e alla pertinente autorità nazionale di sicurezza. La decisione è registrata nel registro d'immatricolazione nazionale di cui all'articolo 43 ***e nel registro europeo dei veicoli di cui all'articolo 43 bis***. **[Em. 110]**

~~3. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un veicolo esistente è necessaria una nuova dichiarazione «CE» di verifica ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4. È parimenti necessaria una nuova decisione dell'impresa ferroviaria sulla messa in servizio del veicolo in ciascuno dei casi seguenti:~~

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

~~b) la decisione è richiesta dalle STI pertinenti.~~ **[Em. 111]**

Articolo 22

Autorizzazione ~~d'immissione di tipi di veicoli sul mercato~~ ***del tipo di veicolo*** **[Em. 112]**

1. L'Agenzia ~~rilascia l'autorizzazione d'immissione del tipo di veicolo sul mercato~~ ***, o le autorità nazionali di sicurezza durante il periodo transitorio di cui all'articolo 50 bis, rilasciano le autorizzazioni dei tipi di veicoli***. **[Em. 113]**

L'Agenzia ~~fornisce~~ ***e le autorità nazionali di sicurezza forniscono*** orientamenti particolareggiati sulla procedura per ottenere l'autorizzazione ~~d'immissione~~ del tipo di veicolo ~~sul mercato~~. Un documento orientativo per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere l'autorizzazione ~~d'immissione del tipo di veicolo sul mercato~~ ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. Le autorità nazionali di sicurezza cooperano con l'Agenzia nella divulgazione delle pertinenti informazioni. **[Em. 114]**

2. Tuttavia, se ~~rilascia~~ l'autorizzazione ~~d'immissione~~ del veicolo ~~sul mercato, l'~~***è rilasciata dall'***Agenzia ~~rilascia allo stesso tempo~~ ***o dalle autorità nazionali di sicurezza,*** l'autorizzazione ~~a immettere sul mercato il~~ ***del*** tipo di veicolo ~~corrispondente~~ ***è rilasciata contemporaneamente***. **[Em. 115]**

3. Il veicolo conforme a un tipo ***di veicolo*** per il quale è già stata rilasciata l'autorizzazione ~~d'immissione sul mercato del tipo di veicolo~~ ottiene l'autorizzazione ~~d'immissione~~ del veicolo ~~sul mercato~~ senza ulteriori verifiche, in base a una dichiarazione di conformità a detto tipo presentata dal richiedente. **[Em. 116]**

4. Qualora siano modificate le disposizioni delle STI o delle norme nazionali alla base del rilascio dell'autorizzazione ~~d'immissione~~ del tipo di veicolo ~~sul mercato~~, 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 possono riguardare soltanto le norme modificate. Il rinnovo dell'autorizzazione ~~all'immissione~~ del tipo di veicolo ~~sul mercato~~ non influisce sulle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato già rilasciate in base alla preesistente autorizzazione ~~d'immissione~~ del tipo di veicolo ~~sul mercato~~. **[Em. 117]**

Mercoledì 26 febbraio 2014

5. La dichiarazione di conformità al tipo è redatta a norma della decisione 2010/713/UE .

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

a) procedure di verifica delle pertinenti STI per i veicoli conformi alle STI;

b) procedure di valutazione della conformità definite nei moduli B+D e B+F della decisione n. 768/2008/CE, per i veicoli non conformi alle STI. La Commissione può, se del caso, adottare atti di esecuzione che prevedono moduli ad hoc per la valutazione della conformità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

7. L'autorizzazione d'immissione del tipo di veicolo sul mercato è registrata nel Registro europeo delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato di cui all'articolo 44.

Articolo 22 bis

Cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza

Ai fini degli articoli 18, 20 e 22, l'Agenzia può concludere accordi di cooperazione con le autorità nazionali di sicurezza a norma dell'articolo 69 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia].

Tali accordi possono essere accordi specifici o accordi quadro e possono coinvolgere una o più autorità nazionali di sicurezza. Essi contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per le prestazioni da fornire e specificano i termini che si applicano a tal fine, nonché i particolari della ripartizione delle tariffe pagate dal richiedente.

Essi possono altresì includere disposizioni specifiche sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche, oppure a causa dell'implementazione avanzata dell'ERTMS o di un diverso scartamento dei binari, o per ragioni storiche, al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi che il richiedente deve sostenere. Tali accordi sono conclusi prima che l'Agenzia sia abilitata a ricevere domande in conformità della presente direttiva e, in ogni caso, entro sei mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 46 per quanto riguarda i suddetti accordi di cooperazione. Tali atti delegati sono adottati entro sei mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, cinque anni dopo la conclusione del primo accordo di cooperazione e successivamente ogni tre anni, una relazione di valutazione degli accordi di cooperazione conclusi dall'Agenzia. **[Em. 118]**

CAPO VI

NOTIFICA DI ORGANISMI DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ

Articolo 23

Notifica

Ciascuno Stato membro notifica alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi autorizzati a svolgere, in qualità di terzi, compiti di valutazione della conformità a norma della presente direttiva.

Articolo 24

Autorità di notifica

1. Ciascuno Stato membro designa un'autorità di notifica che è responsabile dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione e la notifica degli organismi di valutazione della conformità e il controllo degli organismi notificati, inclusa l'ottemperanza alle disposizioni di cui agli articoli da 27 a 29.

2. Lo Stato membro può decidere che la valutazione e il controllo di cui al paragrafo 1 siano eseguiti da un organismo nazionale di accreditamento ai sensi e in conformità del regolamento (CE) n. 765/2008.

3. Se l'autorità di notifica delega o altrimenti affida la valutazione, la notifica o il controllo di cui al paragrafo 1 a un organismo che non è un ente pubblico, detto organismo è una persona giuridica e rispetta le prescrizioni di cui all'articolo 25. Esso adotta disposizioni per coprire la responsabilità civile connessa alle proprie attività.

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

Articolo 25

Prescrizioni relative alle autorità di notifica

1. L'autorità di notifica è istituita in modo che non sorgano conflitti d'interesse con gli organismi di valutazione della conformità.

2. L'autorità di notifica è organizzata e gestita in modo che ne siano salvaguardate l'obiettività e l'imparzialità delle attività.

3. L'autorità di notifica è organizzata in modo che ogni decisione relativa alla notifica di un organismo di valutazione della conformità sia presa da persone competenti diverse da quelle che hanno eseguito la valutazione.

4. L'autorità di notifica non offre né fornisce attività eseguite dagli organismi di valutazione della conformità o servizi di consulenza su base commerciale o concorrenziale.

5. L'autorità di notifica salvaguarda la riservatezza delle informazioni ottenute.

6. L'autorità di notifica dispone di personale competente in numero sufficiente a garantire l'adeguata esecuzione dei compiti affidatile.

Articolo 26

Obbligo di informazione sulle autorità di notifica

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

La Commissione rende pubbliche dette informazioni.

Articolo 27

Prescrizioni relative agli organismi di valutazione della conformità

1. Ai fini della notifica, l'organismo di valutazione della conformità soddisfa i requisiti previsti ai paragrafi da 2 a 7 e agli articoli 28 e 29. Detti requisiti si applicano anche agli organismi designati dagli Stati membri a norma dell'articolo 13, paragrafo 4.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. L'organismo di valutazione della conformità partecipa alle attività del gruppo di lavoro ad hoc del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) istituito dall'articolo 25 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia] ovvero assicura che il suo personale addetto alle valutazioni ne sia informato. L'organismo si attiene agli orientamenti scaturiti dai lavori di detto gruppo. L'organismo di valutazione della conformità che reputa inopportuna o impossibile l'applicazione degli orientamenti sottopone al gruppo ad hoc dell'ERTMS osservazioni volte ad un loro miglioramento costante.

Articolo 28

Imparzialità degli organismi di valutazione della conformità

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 29

Personale degli organismi di valutazione della conformità

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

a) una formazione tecnica e professionale solida che include tutte le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo di valutazione della conformità è stato notificato ***nonché una formazione sugli aspetti concernenti l'accessibilità***; **[Em. 119]**

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

c) una conoscenza e una comprensione adeguate delle prescrizioni fondamentali, delle norme armonizzate applicabili e delle disposizioni pertinenti della normativa dell'Unione e della relativa regolamentazione attuativa;

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

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

Articolo 30

Presunzione di conformità dell'organismo di valutazione della conformità

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

Articolo 31

Affiliate e subappaltatori degli organismi di valutazione della conformità

1. L'organismo di valutazione della conformità notificato che subappalta compiti specifici connessi alla valutazione della conformità oppure ricorre a un'affiliata provvede a che il subappaltatore o l'affiliata rispettino le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29 e ne informa di conseguenza l'autorità di notifica.

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

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

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

Articolo 32

Organismi interni accreditati

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

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

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

b) esso e il suo personale sono identificabili a livello dell'organizzazione e s'iscrivono all'interno dell'impresa di cui fanno parte in una linea gerarchica che ne garantisce l'imparzialità e la dimostra al pertinente organismo nazionale di accreditamento;

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

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

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

Articolo 33

Domanda di notifica

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

2. Tale domanda è corredata di una descrizione delle attività di valutazione della conformità, del modulo o dei moduli di valutazione della conformità e dell'indicazione del prodotto o dei prodotti per i quali l'organismo dichiara di essere competente, nonché, se disponibile, di un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento che attesti che l'organismo di valutazione della conformità è conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.

3. Qualora non possa produrre un certificato di accreditamento, l'organismo di valutazione della conformità fornisce all'autorità di notifica tutte le prove documentali necessarie per la verifica, il riconoscimento e il controllo periodico della sua conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.

Articolo 34

Procedura di notifica

1. L'autorità di notifica può notificare solo gli organismi di valutazione della conformità che soddisfano le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.

2. L'autorità di notifica procede alla notifica alla Commissione e agli altri Stati membri utilizzando l'apposito strumento elettronico sviluppato 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 la relativa attestazione di competenza.

4. Qualora la notifica non sia basata sul certificato di accreditamento di cui all'articolo 33, paragrafo 2, l'autorità di notifica fornisce alla Commissione e agli altri Stati membri le prove documentali che attestano la competenza dell'organismo di valutazione della conformità nonché le disposizioni predisposte per fare in modo che tale organismo sia controllato periodicamente e continui a soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.

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

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

Articolo 35

Numeri di identificazione ed elenchi degli organismi di valutazione della conformità notificati

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

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

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

La Commissione provvede a che detto elenco sia tenuto aggiornato.

Articolo 36

Modifica della notifica

1. L'autorità di notifica che ha accertato o è stata informata del fatto che l'organismo di valutazione della conformità notificato non soddisfa più le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29, o non adempie ai suoi obblighi, limita, sospende o revoca la notifica, secondo i casi, in funzione della gravità dell'inosservanza delle prescrizioni o dell'inadempimento degli obblighi. Essa ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.

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

Articolo 37

Contestazione della competenza degli organismi notificati

1. La Commissione indaga su tutti i casi in cui abbia dubbi, o siano portati alla sua attenzione dubbi, circa la competenza dell'organismo di valutazione della conformità notificato o circa l'ottemperanza dell'organismo di valutazione della conformità notificato alle prescrizioni e responsabilità che gl'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 di valutazione della conformità notificato non soddisfa o non soddisfa più le prescrizioni per la notifica, ne informa lo Stato membro di notifica e gli chiede di prendere le misure correttive necessarie, inclusa all'occorrenza la revoca della notifica.

Articolo 38

Obblighi operativi degli organismi notificati

1. L'organismo notificato esegue le valutazioni della conformità secondo le procedure di valutazione della conformità previste dalla pertinente STI.

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

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

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

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

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

Articolo 39

Obbligo di informazione a carico degli organismi notificati

1. L'organismo notificato informa l'autorità di notifica:

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

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

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

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

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

3. L'organismo notificato fornisce all'Agenzia gli attestati di verifica «CE» dei sottosistemi, i certificati «CE» di conformità dei componenti di interoperabilità e gli attestati «CE» di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità.

Articolo 40

Scambio di esperienze

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

Articolo 41

Coordinamento degli organismi notificati

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

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

CAPO VII

REGISTRI

Articolo 42

Sistema di numerazione dei veicoli

1. Qualsiasi veicolo messo in servizio nel sistema ferroviario dell'Unione reca un numero europeo del veicolo (NEV), che gli è attribuito ~~dall'autorità nazionale di sicurezza competente per territorio anteriormente alla prima messa in servizio~~ ***dall'Agenzia al momento del rilascio dell'autorizzazione***. **[Em. 120]**

2. L'impresa ferroviaria che utilizza il veicolo provvede a che sia contrassegnato con il NEV che gli è attribuito ***ed è responsabile e garante della corretta immatricolazione del veicolo***. **[Em. 121]**

3. Il NEV è indicato nella decisione 2007/756/CE della Commissione ([1]).

4. Ad ogni veicolo è attribuito un solo NEV, salvo disposizione contraria della decisione 2007/756/CE .

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

Articolo 43

Registri nazionali dei veicoli

1. Ciascuno Stato membro tiene un registro dei veicoli messi in servizio sul suo territorio. Il registro soddisfa i criteri seguenti:

a) rispetta le specifiche comuni definite al paragrafo 2;

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

c) è ~~accessibile alle autorità nazionali di sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva […/… sulla sicurezza delle ferrovie] , nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai sensi degli articoli 55 e 56 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ([2]) , all'Agenzia, alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e alle persone o organizzazioni che immatricolano veicoli o che figurano nel registro~~ ***pubblico***. **[Em. 122]**

2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni su 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 per i registri di immatricolazione nazionali. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

2 bis. Per ciascun veicolo, il registro contiene almeno le seguenti informazioni:

a) il NEV;

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

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

~~([2]) GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.~~

c) le generalità del detentore e del proprietario del veicolo;

d) le eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;

e) il soggetto responsabile della manutenzione. *[Em. 123]*

3. Il titolare dell'immatricolazione comunica immediatamente all'autorità nazionale di sicurezza di ogni Stato membro in cui il veicolo è stato ~~messo in servizio~~ ***impiegato*** qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro di immatricolazione nazionale, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso. **[Em. 124]**

4. ~~Fintantoché i registri di immatricolazione nazionali degli Stati membri non sono collegati,~~ Ciascuno Stato membro aggiorna il proprio registro inserendovi le modifiche apportate da un altro Stato membro al suo registro, limitatamente ai dati che lo riguardano. **[Em. 125]**

5. Nel caso di veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese terzo e successivamente ***impiegati*** in uno Stato membro, tale Stato membro assicura che i dati sul veicolo possano essere ricercati tramite il registro di immatricolazione nazionale ~~o in virtù delle disposizioni di un accordo internazionale~~. **[Em. 126]**

5 bis. I registri di immatricolazione nazionali sono integrati nel registro di immatricolazione europeo alla fine del periodo transitorio di cui all'articolo 50 bis, eccetto nei casi indicati all'articolo 20, paragrafo 9 bis, alle condizioni stabilite in detto articolo. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il formato standard del documento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3. **[Em. 127]**

Articolo 43 bis

Registro europeo dei veicoli

1. L'Agenzia tiene un registro dei veicoli messi in servizio nell'Unione. Tale registro soddisfa i seguenti criteri:

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

b) è tenuto aggiornato dall'Agenzia;

c) è pubblico.

2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni su 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 per i registri di immatricolazione europei. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

3. Il titolare dell'immatricolazione comunica immediatamente all'Agenzia qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro europeo dei veicoli, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso.

4. Per ciascun veicolo il registro contiene almeno le seguenti informazioni:

a) il NEV;

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 44;

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

e) le eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;

f) il soggetto responsabile della manutenzione.

L'Agenzia aggiorna immediatamente il registro ogniqualvolta rilascia, rinnova, modifica, sospende o revoca l'autorizzazione del veicolo.

5. Nel caso di veicoli utilizzati per la prima volta in un paese terzo e successivamente utilizzati in uno Stato membro, tale Stato membro garantisce che i dati sul veicolo — inclusi almeno i dati relativi al detentore del veicolo, al soggetto responsabile della manutenzione e alle restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo — possano essere ricercati tramite il registro europeo dei veicoli o in virtù delle disposizioni di un accordo internazionale. *[Em. 128]*

Articolo 44

Registro europeo delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato

1. L'Agenzia istituisce e tiene un registro delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato rilasciate a norma dell'articolo 22. Il registro soddisfa i criteri seguenti:

a) è pubblico ed accessibile per via elettronica;

b) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo 3.

~~c) è collegato con tutti i registri di immatricolazione nazionali.~~ **[Em. 129]**

2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati per il registro delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

2 bis. Per ciascun tipo di veicolo, detto registro riporta almeno le seguenti informazioni:

a) le caratteristiche tecniche del tipo di veicolo, quali definite nella STI pertinente;

b) il nome del fabbricante;

c) le date e gli estremi delle successive autorizzazioni per il tipo di veicolo in questione, incluse le eventuali restrizioni o revoche;

d) le caratteristiche di progettazione destinate alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità;

e) le generalità del proprietario e del detentore del veicolo.

L'Agenzia aggiorna immediatamente il registro ogniqualvolta rilascia, rinnova, modifica, sospende o revoca l'autorizzazione di messa in servizio di un tipo di veicolo. **[Em. 130]**

Articolo 45

Registro dell'infrastruttura

1. Ciascuno Stato membro ~~pubblica~~ ***garantisce la pubblicazione di*** un registro dell'infrastruttura che indica i valori parametrici di rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati. **[Em. 131]**

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

3. Il registro dell'infrastruttura può prevedere condizioni di utilizzazione degli impianti fissi ed altre restrizioni***, incluse restrizioni temporanee vigenti per più di sei mesi***. **[Em. 132]**

4. Ciascuno Stato membro ~~aggiorna~~ ***garantisce l'aggiornamento del*** registro dell'infrastruttura a norma della decisione di esecuzione 2011/633/UE della Commissione ([1]). **[Em. 133]**

([1]) Decisione di esecuzione 2011/633/UE della Commissione, del 15 settembre 2011, concernente le specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie (GU L 256 dell'1.10.2011, pag. 1).

5. Al registro dell'infrastruttura ~~possono esserne~~ ***ne sono*** associati altri, come un registro sull'accessibilità ***per le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità***. **[Em. 134]**

6. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati per il registro dell'infrastruttura. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

CAPO VIII

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 46

Esercizio della delega

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 4, paragrafo 2, e all'articolo 5, paragrafo 10, ***all'articolo 8, paragrafo 2, all'articolo 15, paragrafo 7 bis, all'articolo 20, paragrafo 7, e all'articolo 22 bis, paragrafo 4,*** è conferito alla Commissione per un periodo ~~indeterminato~~ ***di cinque anni*** a decorrere ~~dalla~~ ***dalla*** data di entrata in vigore della presente direttiva.

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 poteri è prorogata tacitamente per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano al più tardi tre mesi prima della fine di ciascun periodo. **[Em. 135]**

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 10, ***all'articolo 8, paragrafo 2, all'articolo 15, paragrafo 7 bis, all'articolo 20, paragrafo 7, e all'articolo 22 bis, paragrafo 4,*** 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.

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

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, dell'articolo 5, paragrafo 10, ***dell'articolo 8, paragrafo 2, dell'articolo 15, paragrafo 7 bis, dell'articolo 20, paragrafo 7, e dell'articolo 22 bis, paragrafo 4,*** 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 47

Procedura d'urgenza

1. Gli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo entrano in vigore immediatamente e si applicano finché non siano sollevate obiezioni conformemente al paragrafo 2. La notifica di un atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio illustra i motivi del ricorso alla procedura d'urgenza.

2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato secondo la procedura di cui all'articolo 46, paragrafo 5. In tal caso, la Commissione abroga l'atto immediatamente a seguito della notifica della decisione con la quale il Parlamento europeo o il Consiglio hanno sollevato obiezioni.

Articolo 48

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.

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 49

Motivazione

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

Articolo 49 bis

Sanzioni

La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 46 al fine di creare un regime di sanzioni per il mancato rispetto dei termini previsti nella presente direttiva per l'adozione di decisioni da parte dell'Agenzia. Istituisce altresì un regime di indennizzi per il caso in cui la commissione di ricorso prevista nel regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia] prenda una decisione favorevole a un destinatario di una decisione dell'Agenzia. Le sanzioni e il regime di indennizzi devono essere efficaci, proporzionali, non discriminatori e dissuasivi. **[Em. 136]**

Articolo 50

Relazioni e informazione

1. Ogni ~~tre~~ ***due*** anni, e per la prima volta ~~tre~~ ***due*** anni dopo la pubblicazione della presente direttiva, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario. Detta relazione contiene anche un'analisi dei casi previsti all'articolo 7 e dell'applicazione del capo V. ***In funzione dei risultati della relazione, la Commissione propone miglioramenti e misure intese a rafforzare il ruolo dell'Agenzia nell'applicazione dell'interoperabilità.***

1 bis. Due anni dopo la pubblicazione della presente direttiva, e previa consultazione delle varie parti interessate, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento dell'Agenzia e sui progressi da essa compiuti nell'esercizio delle sue nuove competenze. **[Em. 138]**

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. Tale strumento si avvale delle informazioni incluse nei registri previsti al capo VII. **[Em. 139]**

([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).

Mercoledì 26 febbraio 2014

Articolo 50 bis

Regime transitorio

Fatto salvo l'articolo 20, paragrafo 9 bis, a partire da quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, le autorizzazioni dei veicoli di cui agli articoli 20 e 22 sono rilasciate dall'Agenzia. Durante tale periodo transitorio, l'autorizzazione del veicolo può essere rilasciata dall'Agenzia o dall'autorità nazionale di sicurezza competente, a scelta del richiedente.

L'Agenzia dispone della capacità organizzativa e delle competenze necessarie ad adempiere a tutte le sue funzioni a norma degli articoli 18, 20 e 22 entro quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Al fine di adempiere ai propri obblighi, l'Agenzia può concludere accordi di cooperazione con le autorità nazionali di sicurezza a norma dell'articolo 22 bis. **[Em. 140]**

Articolo 51

Regime transitorio di messa in servizio dei veicoli

1. Gli Stati membri possono continuare a applicare le disposizioni del capo V della direttiva 2008/57/CE fino al [~~due anni~~ ***un anno*** dopo la data di entrata in vigore]. **[Em. 141]**

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

3. Per poter essere utilizzato su una o più reti non contemplate dall'autorizzazione preesistente, il veicolo la cui messa in servizio è autorizzata a norma dei paragrafi 1 e 2 deve ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato. La messa in servizio su tali reti supplementari è subordinata al rispetto dell'articolo 21.

Articolo 52

Altre disposizioni transitorie

Gli allegati IV, V, VI, VII e IX della direttiva 2008/57/CE si applicano fino alla data di applicazione dei corrispondenti ***atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafo 7 bis, e degli*** atti di esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 8, all'articolo 15, paragrafo 7, e all'articolo 7, paragrafo 3, della presente direttiva. **[Em. 142]**

Articolo 53

Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, in conformità all'articolo 15 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia], ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Tali raccomandazioni e pareri costituiscono la base di qualsiasi misura adottata dall'Unione a norma della presente direttiva.

Articolo 54

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi all'articolo 1, all'articolo 2, all'articolo 7, paragrafi da 1 a 4, all'articolo 11, paragrafo 1, all'articolo 13, all'articolo 14, paragrafi da 1 a 7, all'articolo 15, paragrafi da 1 a 6, agli articoli da 17 a 21, all'articolo 22, paragrafi da 3 a 7, agli articoli da 23 a 36, all'articolo 37, paragrafo 2, agli articoli 38 e 39, agli articoli da 41 a 43, all'articolo 45, paragrafi da 1 a 5, all'articolo 51 e agli allegati da I a III entro [~~due anni~~ ***un anno*** dopo la data di entrata in vigore]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali misure e una tavola di concordanza tra esse e la presente direttiva. La tavola di concordanza è necessaria per permettere a tutti gli interessati d'individuare chiaramente le pertinenti disposizioni vigenti a livello nazionale in applicazione della presente direttiva. **[Em. 143]**

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

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

3. Gli obblighi di recepimento e applicazione dell'articolo 13, dell'articolo 14, paragrafi da 1 a 7, dell'articolo 15, paragrafi da 1 a 6, degli articoli da 17 a 21, degli articoli 42 e 43, dell'articolo 45, paragrafi da 1 a 5 e dell'articolo 51 della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non è istituito un sistema ferroviario nel loro rispettivo 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 la legislazione atta ad applicare gli articoli di cui al primo comma entro un anno dalla ricezione della domanda.

Articolo 55

Abrogazione

La direttiva 2008/57/CE, modificata dalle direttive elencate nell'allegato IV, parte A, è abrogata a decorrere dal [~~due anni~~ ***un anno*** dopo la data di entrata in vigore], fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nella legislazione nazionale delle direttive indicati nell'allegato IV, parte B. **[Em. 144]**

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

Articolo 56

Entrata in vigore

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

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

Articolo 57

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a …, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

Mercoledì 26 febbraio 2014

ALLEGATO I

Elementi del sistema ferroviario dell'Unione

1. Rete

A fini della presente direttiva, la rete dell'Unione comprende ***i seguenti elementi della rete ad alta velocità definiti alle lettere a), b) e c) e della rete convenzionale definiti alle lettere da d) a i)***:

a) le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h***, che permettono, in circostanze adeguate, di raggiungere velocità superiori a 300 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. **[Em. 145]**

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, tra cui:

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

— veicoli progettati per circolare a una velocità di almeno 250 km/h sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità, pur permettendo, in determinate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h;

— veicoli progettati per circolare a una velocità dell'ordine di 200 km/h su linee ad alta velocità o su linee appositamente costruite o specificatamente adattate per l'alta velocità, quando ciò è compatibile con le capacità di tali linee.

Inoltre, i veicoli progettati per circolare a una velocità massima inferiore a 200 km/h atti a circolare su tutta o parte della rete transeuropea ad alta velocità, se compatibili con il livello delle prestazioni di tale rete, soddisfano i requisiti volti a garantire l'utilizzazione sicura su tale rete. A tal fine, le STI per i veicoli convenzionali specificano anche i requisiti di utilizzazione sicura dei veicoli convenzionali sulle reti ad alta velocità. **[Em. 146]**

— carri merci, compresi i veicoli ***bassi*** progettati per ***l'intera rete e i veicoli progettati per*** il trasporto di autocarri; **[Em. 147]**

— veicoli speciali, quali le macchine su rotaie.

Ciascuna di tali categorie può essere suddivisa in:

— veicoli ad uso internazionale;

— veicoli ad uso nazionale.

Le STI indicano i requisiti da rispettare ai fini dell'utilizzazione in condizioni di sicurezza di detti veicoli sulle diverse categorie di linee.

Mercoledì 26 febbraio 2014

ALLEGATO II

SOTTOSISTEMI

1. Elenco dei sottosistemi

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

a) settori di natura strutturale:

— infrastrutture,

— energia,

— controllo-comando e segnalamento a terra,

— controllo-comando e segnalamento di bordo,

— materiale rotabile;

b) settori di natura funzionale:

— esercizio e gestione del traffico,

— manutenzione,

— applicazioni telematiche per i servizi passeggeri e merci.

2. Descrizione dei sottosistemi

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

2.1. Infrastrutture

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

2.2. Energia

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

2.3. Controllo-comando e segnalamento a terra

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

2.4. Controllo-comando e segnalamento di bordo

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

2.5. Esercizio e gestione del traffico

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

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

2.6. Applicazioni telematiche

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

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

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

2.7. Materiale rotabile

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

2.8. Manutenzione

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

Mercoledì 26 febbraio 2014

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 ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.

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

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

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

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

1.2. Affidabilità e disponibilità

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

1.3. Salute

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

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

1.4. Protezione dell'ambiente

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

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

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

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

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

1.5. Compatibilità tecnica

Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario.

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

2. requisiti particolari di ogni sottosistema

2.1. Infrastrutture

2.1.1. Sicurezza

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

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

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

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

2.2. Energia

2.2.1. Sicurezza

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

2.2.2. Protezione dell'ambiente

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

2.2.3. Compatibilità tecnica

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

— permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate,

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

2.3. Controllo-comando e segnalamento

2.3.1. Sicurezza

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

2.3.2. Compatibilità tecnica

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

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

2.4. Materiale rotabile

2.4.1. Sicurezza

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

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

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

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

In caso di pericolo, alcuni dispositivi devono permettere ai passeggeri di segnalare il pericolo al macchinista ***e/o al capotreno*** e ***di chiedere*** al personale di scorta di mettersi in contatto con quest'ultimo ***o questi ultimi***. **[Em. 148]**

~~Le porte di accesso devono essere munite di un sistema~~ ***Deve essere possibile salire e scendere dai treni in sicurezza. I meccanismi*** di chiusura e di apertura ~~che garantisca~~ ***delle porte, l'ampiezza dello spazio tra binario e marciapiede e le misure adottate per la preparazione del treno alla partenza devono garantire*** la sicurezza dei passeggeri. ***I treni devono essere progettati in modo che i passeggeri non possano rimanervi impigliati.*** **[Em. 149]**

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 ***e/o del personale di macchina***. **[Em. 150]**

Ai passeggeri vanno comunicate informazioni complete e facilmente comprensibili in merito alle regole applicabili tanto nelle stazioni ferroviarie quanto sui treni (divieti di passaggio, accessi e uscite, istruzioni di comportamento, accessibilità per le persone a mobilità ridotta, significato delle segnalazioni, zone pericolose ecc.). **[Em. 151]**

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 ***e topografiche***. **[Em. 152]**

2.4.4. Controllo

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

2.5. Manutenzione

2.5.1. Salute e sicurezza

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

2.5.2. Protezione dell'ambiente

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

2.5.3. Compatibilità tecnica

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

2.6. Esercizio e gestione del traffico

2.6.1. Sicurezza

L'uniformazione delle norme operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, ***del servizio tecnico, dei dirigenti centrali,*** 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. ***È opportuno adoperarsi per garantire in tutta l'Unione un elevato livello di formazione attestato da qualifiche avanzate.***. **[Em. 153]**

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

2.6.2. Affidabilità e disponibilità

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

2.6.3. Compatibilità tecnica

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

2.7. Applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci

2.7.1. Compatibilità tecnica

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

Bisogna garantire per queste applicazioni:

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

— un accesso agevole alle informazioni per gli utenti.

2.7.2. Affidabilità e disponibilità

I modi di uso, gestione, aggiornamento e manutenzione di queste basi di dati, software e protocolli di 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 d'informazioni inerenti alla sicurezza.

ALLEGATO IV

PARTE A

Direttive abrogate

ed elenco delle modificazioni successive

(di cui all'articolo 55)

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

PARTE B

Termini per il recepimento nella legislazione nazionale

(di cui all'articolo 55)

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

ALLEGATO V

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 2008/57/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, lettere da a) a z)	Articolo 2, punti da 1) a 24)
———	Articolo 2, punti da 25) a 41)
Articolo 3	———
Articolo 4	Articolo 3
Articolo 5, paragrafi da 1 a 3, lettera g)	Articolo 4, paragrafi da 1 a 3, lettera g)
———	Articolo 4, paragrafo 3, lettere h) e i)
Articolo 5, paragrafi da 4 a 8	Articolo 4, paragrafi da 4 a 8
Articolo 6	Articolo 5
Articolo 7	Articolo 6
Articolo 8	———
Articolo 9	Articolo 7
Articolo 10	Articolo 8
Articolo 11	Articolo 9
Articolo 12	———
Articolo 13	Articolo 10
Articolo 14	Articolo 11
Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 18, paragrafo 3 e articolo 19, paragrafo 2
Articolo 15, paragrafi 2 e 3	———
Articolo 16	Articolo 12
Articolo 17	Articoli 13 e 14
Articolo 18	Articolo 15
Articolo 19	Articolo 16
———	Articolo 17

Direttiva 2008/57/CE	Presente direttiva
———	Articolo 18 (tranne paragrafo 3)
———	Articoli 19 e 20
Articolo 20	———
Articolo 21	Articolo 21
Articoli da 22 a 25	——
Articolo 26	Articolo 22
Articolo 27	Articolo 14, paragrafo 8
Articolo 28 e Allegato VIII	Articoli da 23 a 41
Articolo 29	Articolo 48
Articoli 30 e 31	———
Articolo 32	Articolo 42
Articolo 33	Articolo 43
Articolo 34	Articolo 44
Articolo 35	Articolo 45
Articolo 36	———
———	Articoli 46 e 47
Articolo 37	Articolo 49
Articolo 38	Articolo 54
Articolo 39	Articolo 50
———	Articoli 51 e 52
———	Articolo 53
Articolo 40	Articolo 55
Articolo 41	Articolo 56
Articolo 42	Articolo 57
Allegati da I a III	Allegati da I a III
Allegato IV	Articolo 8, paragrafo 2
Allegati V e VI	Articolo 15, paragrafo 7

Direttiva 2008/57/CE	Presente direttiva
Allegato VII	Articolo 14, paragrafo 8
Allegato VIII	Articoli 27, 28 e 29
Allegato IX	Articolo 7, paragrafo 3
Allegato X	Allegato IV
Allegato XI	Allegato V