

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

FINALE
A6-0345/2007

25.9.2007

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (COM(2006)0783 – C6-0474/2006 – 2006/0273(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Josu Ortuondo Larrea

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	60
ALLEGATO	64
PROCEDURA	66

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (COM(2006)0783 – C6-0474/2006 – 2006/0273(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2006)0783),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e gli articoli 156 e 71 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0474/2006),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0345/2007),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 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.

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1
Considerando 74

(74) Occorre in particolare abilitare la Commissione ***ad adottare e aggiornare le STI***. Visto che ***queste*** misure hanno portata generale e ***intendono completare la presente direttiva aggiungendo nuovi elementi non essenziali***, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5bis della decisione 1999/468/CE.

(74) Occorre in particolare abilitare la Commissione ***a stabilire misure volte a istituire le condizioni e i criteri necessari per l'applicazione della presente direttiva***. Visto che ***le*** misure ***da stabilire*** hanno portata generale e ***sono intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva o ad integrarla aggiungendo nuovi elementi non essenziali***, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE. ***Qualora, per imperativi***

motivi di urgenza, i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo non possano essere rispettati, la Commissione deve poter applicare la procedura d'urgenza prevista all'articolo 5 bis, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE ai fini dell'adozione delle misure previste nella presente direttiva.

Motivazione

È necessario fare riferimento alla nuova procedura di regolamentazione con controllo prevista all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE del Consiglio, quale modificata dalla decisione 2006/512/CE. L'emendamento effettua gli adeguamenti necessari conformemente alla nuova procedura di comitatologia introducendo la nuova procedura di "comitato di regolamentazione con controllo" e prevede una maggiore trasparenza per l'adozione o la revisione delle misure pertinenti della presente proposta.

Emendamento 2 Articolo 1, paragrafo 1

1. La presente direttiva è volta a stabilire le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario. 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 che saranno messi in servizio dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio del sistema. Dette condizioni riguardano anche il sistema ferroviario esistente nei limiti precisati dagli articoli pertinenti, in particolare l'articolo 14, paragrafo 3, e l'articolo 24 sui registri.

1. La presente direttiva è volta a stabilire le condizioni ***essenziali*** da soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario, ***in modo compatibile con le disposizioni della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie***. 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 che saranno messi in servizio dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio del sistema. Dette condizioni riguardano anche il sistema ferroviario esistente nei limiti precisati dagli articoli pertinenti, in particolare l'articolo 14, paragrafo 3, e l'articolo 24 sui registri.

Emendamento 3
Articolo 1, paragrafo 2, lettera a)

a) facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario **internazionale** all'interno dell'Unione europea e con i paesi terzi;

a) facilitare, migliorare e sviluppare **la rete e** i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione europea e con i paesi terzi;

Motivazione

La direttiva proposta dovrebbe contribuire allo sviluppo dell'intera rete ferroviaria all'interno dell'Unione europea e con i paesi terzi.

Emendamento 4
Articolo 1, paragrafo 2, lettera b)

b) contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario **transeuropeo**;

b) contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario **all'interno della Comunità**;

Motivazione

La direttiva proposta dovrebbe contribuire allo sviluppo dell'intera rete ferroviaria all'interno dell'Unione europea.

Emendamento 5
Articolo 1, paragrafo 3, comma 3

La Commissione adotta, secondo le procedure di cui all'articolo 21, paragrafo 3, uno o più mandati per l'elaborazione di nuove STI e/o la revisione di STI già adottate allo scopo di contemplare le linee e il materiale rotabile non ancora contemplati.

Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche integrandola con aggiunte, concernenti l'adozione di uno o più mandati per l'elaborazione di nuove STI e/o la revisione di STI già adottate allo scopo di contemplare le linee e il materiale rotabile non ancora contemplati sono adottate conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 21, paragrafo 4. Per imperativi motivi d'urgenza, la Commissione può

applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 21, paragrafo 4 bis.

Motivazione

È necessario fare riferimento alla nuova procedura di regolamentazione con controllo prevista all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE del Consiglio, quale modificata dalla decisione 2006/512/CE. L'emendamento apporta gli adeguamenti necessari conformemente alla nuova procedura di comitatologia e prevede una maggiore trasparenza per l'adozione o la revisione delle misure pertinenti della presente proposta.

Emendamento 6

Articolo 1, paragrafo 3, comma 4

Il primo mandato indica un primo gruppo di nuove STI e/o modifiche di STI da elaborare entro il gennaio 2012 fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 5, relativo alla possibilità di prevedere casi specifici, e l'articolo 7 che consente deroghe in circostanze particolari. Il primo mandato è elaborato in base a una raccomandazione dell'Agenzia per determinare le nuove STI da elaborare e/o le STI esistenti da modificare in funzione del rapporto costi-efficacia previsto per ogni misura proposta e del principio di proporzionalità delle misure adottate a livello comunitario. A tal fine si ***terrà*** debitamente conto dell'allegato I, punto 4, e del necessario equilibrio tra, da un lato, gli obiettivi di una circolazione ininterrotta dei treni e dell'armonizzazione tecnica e, dall'altro, il livello transeuropeo, nazionale, regionale o locale del traffico in questione.

Il primo mandato ***di questa natura*** indica un primo gruppo di nuove STI e/o modifiche di STI da elaborare entro il gennaio 2012 fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 5, relativo alla possibilità di prevedere casi specifici, e l'articolo 7 che consente deroghe in circostanze particolari. Il primo mandato è elaborato in base a una raccomandazione dell'Agenzia per determinare le nuove STI da elaborare e/o le STI esistenti da modificare in funzione del rapporto costi-efficacia previsto per ogni misura proposta e del principio di proporzionalità delle misure adottate a livello comunitario. A tal fine si ***tiene*** debitamente conto dell'allegato I, punto 4, e del necessario equilibrio tra, da un lato, gli obiettivi di una circolazione ininterrotta dei treni e dell'armonizzazione tecnica e, dall'altro, il livello transeuropeo, nazionale, regionale o locale del traffico in questione.

Motivazione

L'emendamento apporta una modifica di natura linguistica e rende più chiaro il testo.

Emendamento 7

Articolo 1, paragrafo 3, comma 3 bis (nuovo)

Tuttavia, fino a quando l'estensione del campo di applicazione della presente direttiva a tutto il sistema ferroviario non

sarà effettiva:

a) l'autorizzazione di messa in servizio:

- di sottosistemi materiale rotabile e controllo-comando e segnalamento a bordo, di cui è previsto un utilizzo almeno parziale nella parte della rete che non rientra ancora nel campo di applicazione della presente direttiva, per tale parte della rete,

- di sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento sui binari nelle parti della rete che non rientrano ancora nel campo di applicazione della presente direttiva,

è conforme alle norme nazionali di cui all'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE.

b) l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli di cui è previsto un utilizzo occasionale nella parte della rete che non rientra ancora nel campo di applicazione della presente direttiva, per tale parte del sistema, è conforme agli articoli 19 bis-19 octies della presente direttiva e alle norme nazionali di cui all'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE.

Motivazione

L'emendamento è conseguenza del trasferimento dell'articolo 14 della direttiva sulla sicurezza nella direttiva sull'interoperabilità. Senza l'emendamento, la rete ferroviaria non sarebbe coperta nel suo insieme: in una prima fase, la rete coperta dal campo di applicazione della direttiva sull'interoperabilità riguarda le sole linee RTE-T, e la messa in servizio dei sottosistemi su altre linee non sarebbe coperta. Ciò comporterebbe notevoli difficoltà, in particolare nel caso dei sottosistemi mobili e dei veicoli ferroviari, gran parte dei quali circola sulle RTE-T e sulle altre linee.

Emendamento 8

Articolo 2, lettera b bis) (nuova)

b bis) "veicolo": ogni veicolo ferroviario in grado di circolare su ruote sulle vie ferrate, con o senza trazione propria, compresi locomotori, unità multiple,

vetture passeggeri, vagoni e altre attrezzature rotabili destinate alla costruzione e alla manutenzione delle infrastrutture delle vie ferrate. Un veicolo ferroviario è composto da uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;

Motivazione

L'emendamento definisce il concetto di "veicolo ferroviario" che servirà da base per il testo. La formulazione di questa definizione dovrebbe corrispondere meglio ai processi menzionati nell'articolo 19. La definizione proposta raggiunge l'obiettivo.

Emendamento 9
Articolo 2, lettera j)

j) "parametri fondamentali": ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, **critica** per l'interoperabilità, e da specificare nelle STI;

j) "parametri fondamentali": ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, **essenziale** per l'interoperabilità, e da specificare nelle STI ;

Motivazione

Ogni condizione regolamentare, tecnica o operativa deve essere essenziale.

Emendamento 10
Articolo 2, lettera n)

n) "sistema ferroviario esistente": l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e **il materiale rotabile** di ogni categoria e origine **che percorre** dette infrastrutture;

n) "sistema ferroviario esistente": l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e **i veicoli esistenti** di ogni categoria e origine **autorizzati a percorrere** dette infrastrutture **al momento dell'entrata in vigore della corrispondente STI**;

Emendamento 11
Articolo 2, lettera q)

q) "ente appaltante": qualsiasi **società, pubblica o privata**, che ordina la progettazione e/o la costruzione di un sottosistema **nel rispetto di determinate condizioni di trasparenza e concorrenza. A**

q) "ente appaltante": qualsiasi **ente, pubblico o privato**, che ordina la progettazione e/o la costruzione, **l'aggiornamento, il rinnovo e/o l'attuazione** di un sottosistema, **inclusi** un'impresa ferroviaria, un gestore

seconda del sottosistema da costruire o modificare, la società in questione può essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore, oppure ***un*** concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto;

dell'infrastruttura o un detentore, oppure il concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto;

Emendamento 12
Articolo 2, lettera r)

r) "detentore": ***il soggetto*** che utilizza ***in ambito economico e in modo durevole un*** veicolo come mezzo di trasporto: ***può esserne il proprietario o avere il diritto di disporne;***

r) "detentore": ***la persona o l'entità che, in quanto proprietario di un veicolo o avendo il diritto di utilizzarlo, utilizza il*** veicolo come mezzo di trasporto ***ed è iscritto nel registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo [...] della presente direttiva;***

Emendamento 13
Articolo 2, lettera s)

s) "progetto in fase avanzata di sviluppo": qualsiasi progetto che sia stato oggetto di una decisione di finanziamento e la cui ***progettazione/costruzione è giunta a una fase tale che una*** modifica del capitolato d'oneri tecnico ***sarebbe*** inaccettabile. ***Questa impossibilità può essere dovuta a*** ragioni contrattuali, economiche, sociali o ambientali, che devono essere debitamente giustificate.

s) "progetto in fase avanzata di sviluppo": qualsiasi progetto che sia stato oggetto di una decisione di finanziamento e la cui modifica del capitolato d'oneri tecnico ***risulti*** inaccettabile, ***o perché la sua progettazione/costruzione si trova in una fase molto avanzata o perché il rapporto costi/benefici di tale modifica sarebbe insufficiente. La mancata accettazione di una modifica può basarsi su*** ragioni contrattuali, economiche, sociali o ambientali, che devono essere debitamente giustificate, ***tenendo presenti i criteri di migrazione contemplati nelle STI corrispondenti.***

Motivazione

Occorre specificare che si tratta di un progetto la cui modifica del capitolato d'oneri tecnico risulta inaccettabile, o perché la sua progettazione/costruzione si trova in una fase molto avanzata o perché il rapporto costi/benefici di tale modifica sarebbe insufficiente.

Emendamento 14
Articolo 2, lettera t bis) (nuova)

***t bis) "autorità nazionale di sicurezza":
l'autorità preposta alla sicurezza definita
all'articolo 3, lettera g), della direttiva
2004/49/CE.***

Emendamento 15
Articolo 2, lettera t bis) (nuova)

***t bis) "tipo": il tipo di veicolo che definisce
le caratteristiche di progettazione e di
produzione del veicolo, quali coperte dagli
attestati di esame del tipo descritti nel
modulo B della decisione 93/465/CEE.***

Motivazione

L'introduzione di una procedura di autorizzazione di tipi di veicoli richiede una definizione di "tipo".

Emendamento 16
Articolo 4, paragrafo 2

2. Le specifiche tecniche supplementari di cui all'**articolo 18, paragrafo 4**, della direttiva **93/38/CEE**, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nella Comunità, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

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

Emendamento 17
Articolo 5, paragrafo 2

2. I sottosistemi devono essere conformi alle STI; tale conformità deve essere costantemente garantita durante l'esercizio di ciascun sottosistema.

2. I sottosistemi devono essere conformi alle STI **vigenti al momento della loro messa in servizio, del loro rinnovamento o della loro ristrutturazione**; tale conformità deve essere costantemente garantita durante l'esercizio di ciascun sottosistema.

Motivazione

I sottosistemi devono essere conformi alle STI vigenti.

Emendamento 18
Articolo 5, paragrafo 3, lettera f)

f) indica la strategia di attuazione delle STI, precisando in particolare le tappe da superare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato della STI;

f) indica la strategia di attuazione delle STI, precisando in particolare le tappe da superare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato della STI. ***Una STI aggiornata deve essere compatibile con la versione precedente; qualora ciò non sia possibile, la nuova STI indica il processo di transizione applicabile ai sottosistemi messi in servizio secondo le norme della precedente versione della STI;***

Motivazione

L'emendamento mira ad assicurare la compatibilità tra le diverse STI.

Emendamento 19
Articolo 6, paragrafo 1, comma 2

Le misure tese a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva completandola con delle STI, sono adottate in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 21, paragrafo 4.

Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche integrandola, concernenti l'adozione di STI o una loro revisione, sono adottate in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 21, paragrafo 4. ***Per imperativi motivi d'urgenza, la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 21, paragrafo 4 bis.***

Motivazione

Occorre fare riferimento alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione del Consiglio 1999/468/CE, quale modificata dalla decisione 2006/512/CE. L'emendamento effettua i necessari adeguamenti conformemente alla nuova procedura di comitatologia e prevede una maggiore trasparenza per l'adozione o la revisione delle misure pertinenti della presente proposta.

Emendamento 20
Articolo 6, paragrafo 1, comma 3

Le STI sono ***adottate e rivedute secondo la stessa procedura. Esse sono*** pubblicate dalla Commissione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Le STI sono pubblicate dalla Commissione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Motivazione

Parte del testo di questo comma è soppresso perché si tratta di una ripetizione. Le disposizioni soppresse figurano nell'emendamento all'articolo 6, paragrafo 1, comma 2, che introduce la nuova procedura di comitato di regolamentazione con controllo prevista dalla decisione 2006/512/CE del Consiglio, del 17 luglio 2006, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

Emendamento 21
Articolo 6, paragrafo 9

9. In occasione dell'adozione e della revisione di ogni STI si stabilisce se e quali allegati tecnici possono essere pubblicati separatamente dall'Agenzia, quale regime linguistico e aggiornamento specifico adottare tenendo conto del carattere evolutivo e tecnologico degli allegati in questione (in particolare nel caso delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione). Se necessario, il regime linguistico e la procedura di aggiornamento figurano nella misura che adotta la STI.

soppresso

Motivazione

Le STI devono essere pubblicate in tutte le lingue ufficiali dell'UE.

Emendamento 22
Articolo 7, paragrafo 1, lettera a)

a) per un progetto di creazione di una nuova linea, di rinnovo o di ristrutturazione di una linea esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, che si trovi in ***una fase avanzata*** di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di

a) per un progetto di creazione di una nuova linea, di rinnovo o di ristrutturazione di una linea esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, che si trovi in ***uno "stato avanzato"*** di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di

esecuzione al momento della pubblicazione
di queste STI;

esecuzione al momento della pubblicazione
di queste STI;

Emendamento 23
Articolo 7, paragrafo 1, lettera c)

c) per un progetto di creazione di una nuova linea o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di una linea esistente realizzato sul territorio dello Stato membro quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata **per la presenza del mare** dalla rete ferroviaria del resto della Comunità;

c) per un progetto di creazione di una nuova linea o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di una linea esistente realizzato sul territorio dello Stato membro quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata dalla rete ferroviaria del resto della Comunità **a causa di condizioni geografiche particolari**;

Motivazione

L'interclusione o la separazione possono essere dovute anche alla presenza di montagne.

Emendamento 24
Articolo 7, paragrafo 2

2. In tutti i casi, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione un dossier contenente gli elementi di cui all'allegato VIII. La Commissione analizza le misure previste dallo Stato e informa il comitato a norma dell'articolo 21.

2. In tutti i casi, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione **la propria domanda di deroga e le trasmette** un dossier contenente gli elementi di cui all'allegato VIII. La Commissione analizza le misure previste dallo Stato e informa il comitato a norma dell'articolo 21. **Tutti gli Stati membri sono informati dei risultati dell'analisi e dell'accettazione o del rifiuto della domanda di deroga.**

Motivazione

Tutti gli Stati membri devono essere informati dei risultati dell'analisi e dell'accettazione o del rifiuto della domanda di deroga.

Emendamento 25
Articolo 7, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Nel caso a), durante il primo anno di entrata in vigore di ciascuna STI tutti gli Stati membri trasmettono alla Commissione

un elenco dei progetti in stato avanzato di sviluppo sul loro territorio.

Emendamento 26
Articolo 7, paragrafo 3

3. Nei casi c) ed e), la Commissione verifica che il dossier sia conforme e informa lo Stato membro dei risultati della verifica. Lo Stato membro può applicare le disposizioni alternative senza attendere.

3. Nei casi **a), c) ed e)**, la Commissione verifica che il dossier sia conforme e informa lo Stato membro dei risultati della verifica. ***Se necessario, formula una raccomandazione sulle specifiche da applicare.*** Lo Stato membro può applicare le disposizioni alternative senza attendere.

Emendamento 27
Articolo 7, paragrafo 4

4. Nei casi **a), b), d) ed f)**, la Commissione decide, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 3, se la domanda di deroga è accettata; ***se necessario, è formulata una raccomandazione sulle specifiche da applicare.*** Tuttavia nel caso b) la decisione della Commissione non riguarda la sagoma e lo scartamento dei binari. La Commissione delibera nei sei mesi successivi alla presentazione della domanda accompagnata dal dossier completo. Finché la Commissione non delibera, lo Stato membro **non** può applicare la deroga richiesta.

4. Nei casi b), d) ed f), la Commissione decide, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 3, se la domanda di deroga è accettata. Tuttavia, nel caso b) la decisione della Commissione non riguarda la sagoma e lo scartamento dei binari. La Commissione delibera nei sei mesi successivi alla presentazione della domanda accompagnata dal dossier completo. ***In assenza di decisione la domanda si considera accettata.*** Finché la Commissione non delibera, **nel caso f)** lo Stato membro può applicare la deroga richiesta.

Emendamento 28
Articolo 9

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

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

elementi sono indicati nell'allegato IV.

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.

elementi sono indicati nell'allegato IV.

Motivazione

L'ultimo comma è soppresso poiché ribadisce la medesima idea già espressa nel comma precedente.

Emendamento 29

Articolo 7, paragrafo 3 bis (nuovo)

3 bis. I pezzi di ricambio per qualsiasi componente di interoperabilità appartenente a una serie o un tipo il cui uso sia già autorizzato possono essere installati nei sottosistemi esistenti senza che sia necessaria una nuova procedura di valutazione o certificazione.

Emendamento 30

Capo IV, titolo

SOTTOSISTEMI

A. SOTTOSISTEMI

Motivazione

L'emendamento inserisce una nuova ripartizione all'interno del Capo IV: la sezione A riguarderà i sottosistemi, e la sezione B la messa in servizio di veicoli ferroviari.

Emendamento 31

Articolo 12, paragrafo 2

2. La Commissione consulta al più presto le parti interessate. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa, nonché il fabbricante o il

2. La Commissione consulta al più presto le parti interessate ***e, ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce una Agenzia ferroviaria europea (1), può chiedere il parere dell'Agenzia.*** Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri. Se, dopo la consultazione, la

suo mandatario stabilito nella Comunità. Se la decisione di cui al paragrafo 1 è motivata dall'esistenza di una lacuna nelle specifiche europee, si applica la procedura di cui all'articolo 11.

Commissione constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa, nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità. Se la decisione di cui al paragrafo 1 è motivata dall'esistenza di una lacuna nelle specifiche europee, si applica la procedura di cui all'articolo 11.

**(1) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1,
Versione rettificata in GU L 220 del
21.6.2004, pag. 3.**

Motivazione

La possibilità che la Commissione chieda il parere dell'Agenzia su questioni relative alla conformità o all'idoneità dell'impiego dei componenti di interoperabilità è essenziale ai fini dell'adozione di una decisione.

Emendamento 32 Articolo 13, paragrafo 2

2. La valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è compiuta dall'organismo notificato presso il quale il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nella Comunità, ha presentato domanda.

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

Emendamento 33 Articolo 14, paragrafo 1

1. Spetta ad ogni Stato membro autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali, costitutivi del sistema ferroviario, che sono installati o gestiti sul suo territorio.

A tal fine, gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché questi sottosistemi possano essere messi in servizio soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti

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

A tal fine, gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché questi sottosistemi possano essere messi in servizio soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti

essenziali, nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario. Essi verificano, in particolare, la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati.

essenziali, **quali definiti nella presente direttiva**, nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario. Essi verificano, in particolare la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati.

Emendamento 34
Articolo 14, paragrafo 2

2. Spetta ad ogni Stato membro verificare, al momento della messa in servizio che le prescrizioni delle STI elaborate per garantire che questi sottosistemi siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili siano rispettate. Dopo la messa in servizio di questi sottosistemi, la verifica ha luogo nell'ambito del rilascio dei certificati di sicurezza e delle omologazioni di sicurezza a norma degli *articolo 10 e 11 della direttiva relativa alla sicurezza ferroviaria.*

2. Spetta ad ogni Stato membro verificare, al momento della messa in servizio **di un sottosistema**, che le prescrizioni delle STI elaborate per garantire che questi sottosistemi siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili siano rispettate. ***A tal fine si utilizzano le procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali prima che venga rilasciata l'autorizzazione di messa in servizio.*** Dopo la messa in servizio di questi sottosistemi ***relativi alle infrastrutture di cui ai punti 1.1 e 2.1 dell'allegato I***, la verifica ha luogo nell'ambito del rilascio dei certificati di sicurezza e delle omologazioni di sicurezza a norma degli *articoli 10 e 11 della direttiva 2004/49/CE* relativa alla sicurezza ferroviaria.

Dopo la messa in servizio dei sottosistemi relativi ai veicoli ferroviari, la verifica ha luogo nell'ambito del rilascio:

- a fini di manutenzione, dei certificati relativi ai veicoli, da redigere conformemente all'articolo 14 ter della direttiva 2004/49/CE,

- a fini operativi, dei certificati relativi ai veicoli e dei certificati di sicurezza, a norma dell'articolo 10 della direttiva relativa alla sicurezza ferroviaria, per quanto concerne i detentori e le imprese ferroviarie.

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

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

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

È necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentire dei lavori previsti. Lo Stato membro ***decide*** in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto e notifica la sua decisione alla Commissione indicando:

- il motivo per cui la o le STI non sono applicate completamente;

- le caratteristiche tecniche che si applicano in sostituzione della STI;

- gli organismi incaricati di applicare, nel caso di queste caratteristiche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.

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

Quando lo Stato membro decide che un'autorizzazione di messa in servizio non è necessaria o quando una STI è applicata

3. ***Il*** rinnovamento o ***la*** ristrutturazione ***di un sottosistema sono previsti nella STI corrispondente, con indicazione delle condizioni e delle circostanze che possano richiedere una nuova valutazione o autorizzazione. Qualora lo richieda lo Stato membro che ha autorizzato la serie o la prima messa in servizio del sottosistema che si vuole rinnovare o ristrutturare, ovvero un altro o altri Stati membri in cui s'intende utilizzarlo,*** l'ente appaltante presenta un fascicolo con la descrizione del progetto presso lo Stato membro interessato. Quest'ultimo esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi della presente direttiva. ***La decisione è presa entro tre mesi alla data di presentazione del fascicolo da parte del richiedente.***

È necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentire dei lavori previsti. Lo Stato membro ***che decida di richiedere una nuova autorizzazione segnala nel contempo*** in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto e notifica la sua decisione alla Commissione indicando ***quanto segue:***

- le caratteristiche tecniche che si applicano in sostituzione della STI;

- gli organismi incaricati di applicare, nel caso di queste caratteristiche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.

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

*solo parzialmente a seguito
dell'applicazione del presente paragrafo, la
domanda o notifica di deroga ai sensi
dell'articolo 7 è facoltativa.*

Emendamento 36
Articolo 14, paragrafo 4

4. Quando autorizzano la messa in servizio di materiale rotabile, gli Stati membri hanno la responsabilità di garantire che a ciascun veicolo sia attribuito un codice di identificazione alfanumerico. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale che deve soddisfare i seguenti criteri:

soppresso

- a) deve rispettare le specifiche comuni definite al paragrafo 5;*
- b) deve essere tenuto e aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;*
- c) deve essere accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)¹, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, all'Agenzia, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture.*

Nel caso di materiale rotabile messo in servizio per la prima volta in un paese terzo, gli Stati membri possono accettare

veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.

Ciononostante, allorché uno Stato membro ha autorizzato la messa in servizio di tali veicoli nel suo territorio, deve essere possibile ricercare i dati corrispondenti, elencati nel paragrafo 5, lettere c), d) ed e), tramite il registro.

¹ *GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.*

Motivazione

Per ragioni di coerenza è necessario trasferire questo paragrafo ad un nuovo articolo.

Emendamento 37 Articolo 14, paragrafo 5

5. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 3, sulla base del progetto di specifiche elaborato dall'Agenzia. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative e le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

soppresso

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

b) estremi del registro del materiale rotabile indicato nell'articolo 24;

c) generalità del proprietario del veicolo o del suo detentore;

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

e) organismo incaricato della manutenzione. Se questa informazione non è disponibile al momento dell'autorizzazione di messa in servizio, può essere aggiunta successivamente, al più tardi prima dell'utilizzo del veicolo da

parte di un'impresa ferroviaria.

Motivazione

Per ragioni di coerenza è necessario trasferire questo paragrafo ad un nuovo articolo.

Emendamento 38
Articolo 14, paragrafo 6

**6. Nel caso dei carri merci e delle vetture
passeggeri messi in servizio dopo l'entrata
in vigore della presente direttiva, la STI
precisa se e a quali condizioni è
sufficiente un'unica autorizzazione di
messa in servizio da parte di uno Stato
membro della Comunità.** **soppresso**

Motivazione

Per ragioni di coerenza è necessario trasferire questo paragrafo ad un nuovo articolo.

Emendamento 39
Articolo 14, paragrafo 7

**7. Nel caso del materiale rotabile messo in
servizio prima dell'entrata in vigore della
presente direttiva e sprovvisto della
dichiarazione "CE" di verifica di cui
all'articolo 18 della presente direttiva, si
applica la direttiva relativa alla sicurezza
ferroviaria. In particolare:** **soppresso**

- se l'autorità di sicurezza di uno Stato
membro lo esige, deve essere ottenuta
un'autorizzazione di messa in servizio
complementare a norma dell'articolo 14
della direttiva relativa alla sicurezza
ferroviaria;**
- in caso contrario, il certificato di
sicurezza rilasciato all'impresa ferroviaria
a norma dell'articolo 10 della direttiva
relativa alla sicurezza ferroviaria ha
valore di autorizzazione di messa in**

servizio del materiale rotabile utilizzato.

Motivazione

Per ragioni di coerenza è necessario trasferire questo paragrafo ad un nuovo articolo.

Emendamento 40
Articolo 14, paragrafo 8

8. Nel caso del materiale rotabile **soppresso**
provvisto della dichiarazione "CE" di
verifica di cui all'articolo 18, i criteri che
un'autorità di sicurezza verifica per
rilasciare un'autorizzazione di messa in
servizio possono riguardare solo:

- la compatibilità tecnica fra il materiale**
rotabile e l'infrastruttura in questione;
- le norme applicabili ai punti in sospeso**
di cui all'articolo 17, paragrafo 2;
- le norme applicabili ai casi specifici**
debitamente identificati nelle STI
pertinenti;
- le deroghe debitamente notificate in**
conformità dell'articolo 7 della presente
direttiva.

Motivazione

Per ragioni di coerenza è necessario trasferire questo paragrafo ad un nuovo articolo.

Emendamento 41
Articolo 15, comma 1

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 19, 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

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 19, 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 o l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, che sono conformi ai requisiti essenziali. In

particolare, essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione "CE" di verifica, i cui elementi sono indicati nell'allegato V.

particolare, essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione "CE" di verifica, i cui elementi sono indicati nell'allegato V, ***o che sono già state realizzate al momento della concessione dell'autorizzazione di prima messa in servizio anteriormente all'entrata in vigore della presente direttiva ovvero al momento della concessione dell'autorizzazione complementare per la messa in servizio in un altro Stato membro.***

Emendamento 42
Articolo 15, comma 2

In particolare, essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione "CE" di verifica.

soppresso

Motivazione

Il secondo comma è soppresso poiché si tratta di una ripetizione di quanto già espresso in precedenza.

Emendamento 43
Articolo 16, paragrafo 1

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

1. Senza pregiudizio dell'articolo 16, paragrafo 3, e dell'articolo 17, paragrafo 2, della presente direttiva, gli Stati membri considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi **strutturali autorizzati per la messa in servizio in qualsiasi altro Stato membro, salvo per quanto concerne gli aspetti relativi alla compatibilità con le caratteristiche dell'infrastruttura specifiche allo Stato membro in questione. Parimenti, gli Stati membri considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi** di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti della dichiarazione "CE" di verifica.

Emendamento 44
Articolo 16, paragrafo 3, comma 1

In mancanza di STI, nei casi in cui una deroga è stata notificata in applicazione dell'articolo 7 o se un caso specifico necessita l'applicazione di norme **tecniche** non riprese nella STI in questione, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, per ogni sottosistema, un elenco delle norme **tecniche** in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali.

In mancanza di STI, nei casi in cui una deroga è stata notificata in applicazione dell'articolo 7 o se un caso specifico necessita l'applicazione di norme non riprese nella STI in questione, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, per ogni sottosistema, un elenco delle norme in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali. ***Tale elenco è utilizzato anche dagli Stati membri per verificare la coerenza dei sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati, quando esso non è conforme alle STI corrispondenti.***

Motivazione

Per completare l'emendamento 34 del progetto di relazione. Ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, gli Stati membri devono verificare la coerenza dei sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati. È necessario notificare le norme relative all'infrastruttura esistente non conformi alle STI, anche qualora le STI esistano.

Emendamento 45
Articolo 16, paragrafo 3, comma 2

Tale notifica deve avere luogo, **a seconda dei casi, o** entro **due anni** dall'entrata in vigore della presente direttiva e successivamente ogniqualvolta l'elenco delle norme tecniche viene modificato, o al momento della notifica della deroga o dopo la pubblicazione della STI in questione. In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.

Tale notifica deve avere luogo entro **sei mesi** dall'entrata in vigore della presente direttiva e successivamente, **a seconda dei casi**, ogniqualvolta l'elenco delle norme tecniche viene modificato, o al momento della notifica della deroga o dopo la pubblicazione della STI in questione. In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.

Motivazione

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso che essi considerano formar parte dei requisiti essenziali.

Emendamento 46 Articolo 17, paragrafo 3

3. Quando uno Stato membro o la Commissione ritiene che sia urgente modificare una STI, viene chiesto un parere tecnico all'Agenzia. Dopo aver consultato il comitato a norma dell'**articolo 21, paragrafo 2**, la Commissione decide se il parere tecnico può essere utilizzato in attesa della revisione della STI; in caso affermativo, l'Agenzia pubblica il parere tecnico.

3. Quando uno Stato membro o la Commissione ritiene che sia urgente modificare una STI, viene chiesto un parere tecnico all'Agenzia. Dopo aver consultato il comitato a norma dell'**articolo 21, paragrafo 4**, la Commissione decide se il parere tecnico può essere utilizzato in attesa **dell'approvazione** della revisione della STI **secondo la procedura di cui all'articolo 6**; in caso affermativo, l'Agenzia pubblica il parere tecnico.

Motivazione

L'emendamento effettua i necessari adeguamenti conformemente alla nuova procedura di comitatologia del comitato di regolamentazione con controllo prevista dalla decisione 2006/512/CE del Consiglio, del 17 luglio 2006, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione. Esso prevede una maggiore trasparenza per l'adozione o la revisione delle misure pertinenti della presente proposta.

Emendamento 47 Articolo 18, paragrafo 3

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

3. All'organismo notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione "CE" di verifica. La documentazione tecnica contiene i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, quelli che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità, **con particolare attenzione all'ergonomia, alla sicurezza e alla protezione della salute**. 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.

Motivazione

Gli "organismi notificati" rilasciano il certificato di verifica dei sottosistemi e svolgono perciò un'importante funzione di controllo. Nel quadro della verifica dei sottosistemi o delle interfacce con altri sottosistemi è in ogni caso necessario prestare attenzione, obbligatoriamente, anche alla protezione dei lavoratori, trattandosi in definitiva di una garanzia irrinunciabile per la sicurezza del sistema ferroviario.

Emendamento 48
Articolo 19, paragrafo 3, lettera b)

b) da una carenza di una STI. In questo caso è avviata la procedura di revisione della STI a norma dell'articolo 6, paragrafo 1.

b) da una carenza di una STI. In questo caso è avviata la procedura di revisione della STI a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, *o dell'articolo 17, paragrafo 3.*

Emendamento 49
Capo IV, dopo l'articolo 19, titolo (nuovo)

***B. MESSA IN SERVIZIO DEI VEICOLI
FERROVIARI***

Emendamento 50
Articolo 19 bis (nuovo)

Articolo 19 bis

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

- 1. Un veicolo è autorizzato per la messa in servizio in ciascuno Stato membro, salvo disposizione contraria del presente capo.***
- 2. Un ente appaltante che intenda procedere alla messa in servizio di un veicolo ferroviario in uno Stato membro presenta una richiesta alla competente autorità nazionale di sicurezza.***
- 3. Un veicolo conforme alle STI è autorizzato a norma degli articoli 19 ter o 19 quater.***

4. Un veicolo non conforme alle STI è autorizzato a norma degli articoli 19 quinquies o 19 sexies.

5. Un veicolo conforme a un tipo autorizzato è autorizzato a norma dell'articolo 19 sexies.

6. Un'autorizzazione rilasciata da uno Stato membro è riconosciuta in tutti gli altri Stati membri, fermo restando il disposto degli articoli 19 quater e 19 sexies, concernenti le autorizzazioni complementari. Se uno Stato membro decide che è necessaria un'autorizzazione complementare a norma degli articoli 19 quater o 19 sexies, la decisione viene debitamente motivata e il richiedente ne è informato.

7. Tutte le domande di autorizzazione di messa in servizio sono oggetto di una decisione della competente autorità nazionale di sicurezza, a norma degli articoli 19 ter e 19 quater o degli articoli 19 quinquies e 19 sexies. L'autorizzazione di messa in servizio può contemplare condizioni di utilizzazione ed altre restrizioni.

8. In assenza di decisione entro i termini prescritti, la messa in servizio del veicolo ferroviario in questione si considera autorizzata.

9. Le decisioni negative della competente autorità nazionale di sicurezza rispetto alla messa in servizio di un veicolo ferroviario sono debitamente motivate. Entro un mese dalla ricezione della notifica il richiedente può presentare alla competente autorità nazionale di sicurezza una richiesta di riesame per motivi debitamente comprovati e può richiedere un parere dell'Agenzia ferroviaria europea che, in tal caso, è emesso entro un mese dalla presentazione della richiesta e notificato sia al richiedente sia alla competente autorità nazionale di sicurezza che ha rifiutato l'autorizzazione. Quest'ultima dispone

allora di un termine di un mese a partire dalla ricezione del ricorso o, se del caso, dalla ricezione del parere dell'Agenzia, per confermare o riformare la propria decisione.

10. Nel caso di veicoli che circolano da uno Stato membro a un paese terzo o viceversa su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno della Comunità e per i quali può essere concessa una deroga in conformità dell'articolo 7, paragrafo 4, o che sono soggetti a casi specifici, le norme nazionali di cui agli articoli 18 ter e 18 quater possono comprendere accordi internazionali nella misura in cui essi sono compatibili con la normativa comunitaria.

11. Le autorizzazioni di messa in servizio di veicoli conformi alle STI o di veicoli non conformi alle STI rilasciate prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, comprese quelle rilasciate in virtù di un accordo internazionale, in particolare RIC e RIV, restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate.

Emendamento 51
Articolo 19 ter (nuovo)

Articolo 19 ter

Autorizzazione di messa in servizio dei veicoli conformi alle STI

1. Il presente articolo di applica ai veicoli conformi a tutte le STI pertinenti in vigore alla data di messa in servizio, purché esse prevedano un numero significativo di requisiti essenziali.

2. L'autorizzazione iniziale è rilasciata da un'autorità nazionale di sicurezza secondo i criteri seguenti:

a) quando tutti i sottosistemi strutturali di un veicolo sono stati autorizzati conformemente alle disposizioni del capo

IV, l'autorizzazione è rilasciata senza ulteriori verifiche.

b) Nel caso di veicoli provvisti di tutte le necessarie dichiarazioni "CE" di verifica di cui all'articolo 17, i criteri che l'autorità nazionale di sicurezza può verificare per rilasciare l'autorizzazione di messa in servizio possono riguardare solo:

– la compatibilità tecnica fra i sottosistemi pertinenti del veicolo;

– la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete in questione;

– le norme nazionali applicabili ai punti in sospeso, soltanto per la prima messa in servizio;

– le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti;

3. La messa in servizio dei veicoli totalmente conformi a STI che contemplano tutti gli aspetti dei sottosistemi pertinenti, senza casi specifici o punti in sospeso, non necessita di autorizzazioni supplementari purché i veicoli circolino negli altri Stati membri su reti conformi alle STI.

Emendamento 52
Articolo 19 quater (nuovo)

Articolo 19 quater

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

1. Per i veicoli autorizzati ad essere messi in servizio in uno Stato membro, altri Stati membri possono decidere che, per i casi specifici o i punti in sospeso o i veicoli destinati a circolare su reti non conformi alle STI, sul loro territorio sono necessarie autorizzazioni supplementari.

2. In tal caso, i criteri che la competente autorità nazionale di sicurezza verifica per rilasciare l'autorizzazione supplementare di messa in servizio possono riguardare solo:

– la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete in questione, incluse le norme nazionali applicabili ai punti in sospeso necessarie per assicurare tale compatibilità;

– le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.

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

a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in uno o più Stati membri e copia delle pertinenti dichiarazioni di verifica rilasciate conformemente alle disposizioni del capo IV;

b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative accettati dallo Stato membro che ha rilasciato l'autorizzazione iniziale e, eventualmente, da altri Stati membri; per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, e se la STI corrispondente non lo specifica, la descrizione tecnica del dispositivo di registrazione e del processo di lettura e valutazione dei dati nonché del necessario software che può essere utilizzato esclusivamente dall'organismo di indagine sugli incidenti per le proprie indagini;

c) i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate al veicolo successivamente all'autorizzazione;

d) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il

veicolo è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse (inclusi condizioni climatiche, sistema di fornitura di energia, sistema di segnalamento e controllo-comando, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri parametri restrittivi della rete, limiti in materia di inquinamento sonoro e, se necessario, deroghe necessarie al richiedente l'autorizzazione per garantire tale compatibilità).

4. I dati di cui al paragrafo 3, lettere a) e b) non possono essere contestati dall'autorità nazionale di sicurezza, a meno che questa non dimostri l'esistenza di un serio rischio sotto il profilo della sicurezza. Una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 19 octies, l'autorità nazionale di sicurezza non può richiamarsi a questo riguardo a una norma rientrante nel gruppo A di tale documento.

5. L'autorità nazionale di sicurezza dispone di un mese al massimo dalla presentazione della domanda e del fascicolo tecnico per chiedere, ove lo ritenga necessario, che le siano trasmesse informazioni complementari affinché possano essere effettuate analisi del rischio in conformità dell'articolo 6, paragrafo 3, lettera a) della direttiva 2004/49/CE o possano essere effettuati collaudi sulla rete per verificare la conformità degli elementi di cui al paragrafo 2, lettere c) e d) rispetto alle norme nazionali vigenti che sono state notificate alla Commissione a norma dell'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza o dell'articolo 16 della presente direttiva. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 19 octies della presente direttiva, l'autorità nazionale di sicurezza può effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C di tale

documento.

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

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

i) entro due mesi dalla presentazione della domanda;

ii) se del caso, entro un mese dall'invio delle informazioni complementari richieste dall'autorità nazionale di sicurezza ai sensi del paragrafo 5, in aggiunta al periodo di cui al punto i);

iii) se del caso, un mese dopo la comunicazione dei risultati degli eventuali collaudi richiesti dall'autorità nazionale di sicurezza a norma del paragrafo 5, in aggiunta ai periodi di cui al punto i) e/o ii);

iv) in assenza di decisione dell'autorità nazionale di sicurezza entro i termini prescritti, la messa in servizio del veicolo ferroviario si considera autorizzata.

Emendamento 53
Articolo 19 quinquies (nuovo)

Articolo 19 quinquies

Autorizzazione iniziale di messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI

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

2. L'autorizzazione iniziale è rilasciata da un'autorità nazionale di sicurezza secondo i criteri seguenti:

– agli eventuali aspetti tecnici contemplati da una STI si applica la procedura di verifica "CE" di cui al capo IV;

– agli altri aspetti tecnici si applicano le norme nazionali notificate in conformità dell'articolo 16, paragrafo 3, della presente direttiva e dell'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria.

L'autorizzazione iniziale è valida soltanto sulla rete dello Stato membro di rilascio.

Emendamento 54
Articolo 19 sexies (nuovo)

Articolo 19 sexies

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

1. Per i veicoli autorizzati ad essere messi in servizio in uno Stato membro, gli altri Stati membri possono decidere, in conformità del presente articolo, che per la messa in servizio sul loro territorio sono necessarie autorizzazioni supplementari. Se uno Stato membro decide che è necessaria un'autorizzazione supplementare, il richiedente l'autorizzazione può chiedere all'Agenzia di esprimere un parere tecnico al riguardo, a norma dell'articolo 10 del regolamento (CE) n. 881/2004, e, ove lo ritenga opportuno, può avvalersi della procedura di ricorso di cui all'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva sulla

sicurezza.

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

a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e la documentazione relativa alla procedura seguita per dimostrare che esso è conforme ai requisiti vigenti in materia di sicurezza, comprese, se del caso, le deroghe concesse in conformità dell'articolo 7;

b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative accettate dallo Stato membro che ha rilasciato l'autorizzazione iniziale e, se del caso, da altri Stati membri; per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, la descrizione tecnica del dispositivo di registrazione e del processo di lettura e valutazione dei dati nonché del necessario software che può essere utilizzato esclusivamente dall'organo di indagine sugli incidenti per le proprie indagini;

c) i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate al veicolo successivamente all'autorizzazione;

d) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse, compresi condizioni climatiche, sistemi di fornitura dell'energia, sistema di segnalamento e controllo-comando, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri parametri restrittivi della rete e, se del caso, le deroghe di cui il richiedente abbisogna per garantire tale

compatibilità.

3. I dati di cui al paragrafo 2, lettere a) e b) non possono essere contestati dall'autorità nazionale di sicurezza, a meno che questa non dimostri l'esistenza di un serio rischio sotto il profilo della sicurezza. Una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 19 octies, l'autorità nazionale di sicurezza non può richiamarsi a questo riguardo a una norma rientrante nel gruppo A di tale documento.

4. L'autorità nazionale di sicurezza dispone di tre mesi al massimo dalla presentazione della domanda e del fascicolo tecnico per chiedere, ove lo ritenga necessario, che le siano trasmesse informazioni complementari affinché possano essere effettuate analisi del rischio in conformità dell'articolo 6, paragrafo 3, lettera a) della direttiva 2004/49/CE o possano essere effettuati collaudi sulla rete per verificare la conformità degli elementi di cui al paragrafo 2, lettere c) e d) rispetto alle norme nazionali vigenti che sono state notificate alla Commissione a norma dell'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza o dell'articolo 16 della presente direttiva. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 19 octies della presente direttiva, l'autorità nazionale di sicurezza può effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C di tale documento.

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

caso, l'autorità nazionale di sicurezza adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.

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

i) entro quattro mesi presentazione del fascicolo tecnico di cui al paragrafo 2;

ii) se del caso, entro due mesi dall'invio delle informazioni complementari richieste dall'autorità nazionale di sicurezza ai sensi del paragrafo 4, in aggiunta al periodo di cui al punto i);

iii) se del caso, due mesi dopo la comunicazione dei risultati degli eventuali collaudi richiesti dall'autorità nazionale di sicurezza a norma del paragrafo 4, in aggiunta ai periodi di cui al punto i) e/o ii);

iv) in assenza di decisione dell'autorità nazionale di sicurezza entro i termini prescritti, la messa in servizio del veicolo ferroviario si considera autorizzata.

7. Gli Stati membri possono rilasciare autorizzazioni di messa in servizio di veicoli esistenti limitatamente ad una determinata serie di veicoli. A tal fine, le autorità nazionali di sicurezza comunicano al richiedente la procedura da seguire.

Emendamento 55
Articolo 19 septies (nuovo)

Articolo 19 septies

Autorizzazione per tipi di veicoli

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

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

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

4. Il modello di dichiarazione di conformità al tipo è adottato dalla Commissione entro [] sulla base di un progetto elaborato dall'Agenzia e in conformità della procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 3.

5. La dichiarazione di conformità al tipo è redatta in conformità delle:

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

b) procedure di verifica definite nei moduli C, D o E della decisione 93/465/CEE, per i veicoli non conformi alle STI.

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

7. Le autorizzazioni del tipo sono registrate nel registro europeo dei tipi

*autorizzati di cui all'articolo 23 quater.
Tale registro specifica lo Stato membro o
gli Stati membri in cui un tipo di veicolo è
autorizzato.*

Emendamento 56
Articolo 19 octies (nuovo)

Articolo 19 octies

Classificazione delle norme nazionali

- 1. Per facilitare lo svolgimento della procedura di autorizzazione di messa in servizio dei veicoli di cui all'articolo 19 bis, le norme nazionali sono classificate come previsto all'allegato VI bis.*
- 2. Fatto salvo l'articolo 22, paragrafo 3, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva l'Agenzia riesamina i parametri di cui alla sezione 1 dell'allegato VI bis e presenta alla Commissione le raccomandazioni che ritiene appropriate.*
- 3. L'Agenzia facilita l'adozione, la classificazione e la suddivisione delle norme nazionali necessarie all'adozione di un documento di riferimento conformemente all'articolo 8 bis del regolamento (CE) n. 881/2004. A tal fine, le autorità nazionali cooperano con l'Agenzia.*
- 4. Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche integrandola, relative all'adozione del documento di riferimento, nonché le eventuali decisioni volte ad aggiornarla sulla base delle raccomandazioni dell'Agenzia, sono adottate conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 21, paragrafo 4. Per imperativi motivi d'urgenza, la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 21, paragrafo 4 bis.*

Emendamento 57
Articolo 20, paragrafo 4

4. Se uno Stato membro o la Commissione ritiene che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri pertinenti, la Commissione avvia una consultazione con le parti interessate. Dopo aver consultato il comitato a norma della procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, la Commissione informa lo Stato membro interessato delle modifiche necessarie perché l'organismo notificato possa conservare lo status che gli è stato riconosciuto.

4. Se uno Stato membro o la Commissione ritiene che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri pertinenti, la Commissione avvia una consultazione con le parti interessate **e con l'Agenzia, a norma dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 881/2004, e può chiedere il parere dell'Agenzia.** Dopo aver consultato il comitato a norma della procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, la Commissione informa lo Stato membro interessato delle modifiche necessarie perché l'organismo notificato possa conservare lo status che gli è stato riconosciuto

Motivazione

Per essere in grado di adottare una decisione, la Commissione deve avere la possibilità di avviare una consultazione e di chiedere il parere dell'Agenzia su questioni relative al riconoscimento degli organismi notificati.

Emendamento 58
Articolo 21, paragrafo 4 bis (nuovo)

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

Motivazione

L'emendamento apporta gli adeguamenti necessari, in linea con la nuova procedura di regolamentazione con controllo prevista dalla decisione 2006/512/CE del Consiglio, del 17 luglio 2006, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

Emendamento 59
Articolo 21, paragrafo 7

7. Le misure tese a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva **che figurano agli** allegati da II a VIII, sono adottate in conformità della procedura di regolamentazione con controllo di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

7. Le misure tese a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva, **integrandola, concernenti gli** allegati da II a VIII, sono adottate in conformità della procedura di regolamentazione con controllo di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

Motivazione

L'emendamento effettua gli adeguamenti necessari conformemente alla nuova procedura di comitatologia del comitato di regolamentazione con controllo prevista dalla decisione 2006/512/CE del Consiglio, del 17 luglio 2006, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione. Esso prevede una maggiore trasparenza per l'adozione o la revisione delle misure pertinenti della presente proposta.

Emendamento 60
Articolo 24

1. Gli Stati membri provvedono affinché siano pubblicati e aggiornati periodicamente registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile che presentino, per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati, le caratteristiche principali (per esempio, i parametri fondamentali) e la loro concordanza con le caratteristiche prescritte dalle STI applicabili. A tal fine, ciascuna STI indica con precisione le informazioni che debbono figurare nei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

soppresso

2. Copia dei registri è trasmessa agli Stati membri interessati e all'Agenzia e deve essere messa a disposizione delle parti interessate, inclusi almeno i soggetti professionali che operano nel settore.

3. L'Agenzia elabora un progetto di guida per l'attuazione dei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile; la guida precisa il contenuto dei registri e ne raccomanda il formato nonché la periodicità di aggiornamento e le modalità d'uso. La guida indica anche le modalità di

applicazione del presente articolo per quanto riguarda le infrastrutture e il materiale rotabile messi in servizio prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. La Commissione adotta la guida dopo aver consultato il comitato secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Emendamento 61
Articolo 24 bis (nuovo)

Articolo 24 bis

Sistema di numerazione dei veicoli

- 1. Ogni veicolo messo in servizio nel sistema ferroviario comunitario è munito di un numero europeo di veicolo (NEV), assegnato al rilascio della prima autorizzazione di messa in servizio.*
- 2. Il richiedente la prima autorizzazione ha la responsabilità di apporre sul veicolo in questione il NEV ad esso attribuito.*
- 3. La STI "esercizio e gestione del traffico" indica le specifiche necessarie per la debita identificazione e il debito funzionamento del NEV.*
- 4. Un NEV è assegnato ad un veicolo un'unica volta, a meno che la STI "esercizio e gestione del traffico" preveda disposizioni alternative.*
- 5. In deroga al paragrafo 1, nel caso di veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese terzo, uno Stato membro può accettare che tali veicoli siano impiegati se sono chiaramente identificati come conformi ad un sistema di codifica diverso da quello comunitario. Ciononostante, allorché uno Stato membro ha autorizzato la messa in servizio di tali veicoli nel suo territorio, i dati di cui all'articolo 24 ter, paragrafo 2, relativi a detti veicoli sono obbligatoriamente inseriti nel registro di immatricolazione nazionale dello Stato che ha rilasciato l'autorizzazione.*

Articolo 24 ter

Registro di immatricolazione nazionale

1. Ogni Stato membro tiene un registro di immatricolazione nazionale dei veicoli ferroviari autorizzati nel suo territorio. Tale registro è conforme ai seguenti criteri:

a) è tenuto e aggiornato da un organismo indipendente da qualunque impresa ferroviaria;

b) è accessibile alle autorità di sicurezza e agli organismi investigativi di cui agli articoli 16 e 21 della direttiva 2004/49/CE; è accessibile inoltre, in caso di richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE nonché all'Agenzia, alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e a tutte le persone o organizzazioni che immatricolano i veicoli o che sono identificate nel registro.

2. Le specifiche comuni del registro sono adottate conformemente alla procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 3, sulla base di un progetto di specifiche elaborato dall'Agenzia. Tale progetto di specifiche indica: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative, compresi i metodi di scambio di dati, nonché le norme relative all'inserimento e alla consultazione dei dati. Il registro contiene, per ciascun veicolo, almeno i seguenti dati:

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

b) estremi del registro europeo dei tipi autorizzati di veicoli di cui all'articolo 24 quater;

c) generalità del proprietario del veicolo,

*del suo detentore e del NEV
corrispondente;*

*d) indicazione delle eventuali restrizioni
relative all'impiego del veicolo;*

*e) generalità dell'organismo responsabile
della manutenzione del veicolo. Se tale
informazione non è disponibile al momento
del rilascio dell'autorizzazione di messa in
servizio, può essere inserita
successivamente, ma sempre prima che il
veicolo sia impiegato da un'impresa
ferroviaria.*

*3. Il titolare dell'immatricolazione
comunica immediatamente all'autorità di
ogni Stato membro in cui è stata
autorizzata la messa in servizio del veicolo
ogni eventuale modifica dei dati trascritti
nel registro di immatricolazione nazionale,
la rottamazione di un veicolo o la sua
decisione di cancellarlo dal registro.*

*4. Fintantoché i NEV degli Stati membri
non saranno collegati, ciascuno Stato
membro aggiorna il proprio registro, per
quanto riguarda i dati che lo interessano,
apportandovi le modifiche effettuate dagli
altri Stati membri nei rispettivi registri.*

Emendamento 63
Articolo 19 quater (nuovo)

Articolo 19 quater

Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

*1. L'Agenzia istituisce e tiene un registro
europeo dei tipi di veicoli autorizzati dagli
Stati membri per la messa in servizio sulla
rete ferroviaria della Comunità europea. Il
registro è conforme ai criteri seguenti:*

*a) è pubblico e accessibile a tutti per via
elettronica;*

*b) è conforme alle specifiche comuni di cui
al paragrafo 4;*

c) è collegato con tutti i registri di

immatricolazione nazionali.

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

a) caratteristiche tecniche del tipo di veicolo, quali definite nelle pertinenti STI;

b) nome del produttore o del fabbricante iniziale e quello di ciascun soggetto che ha effettuato una ristrutturazione o un rinnovo ulteriori;

c) date, estremi e Stati membri di rilascio delle autorizzazioni successive per il tipo di veicolo, comprese eventuali restrizioni o revoche.

3. Quando in uno Stato membro è rilasciata, modificata, sospesa o revocata un'autorizzazione per un tipo di veicolo, l'autorità nazionale di tale Stato membro ne informa immediatamente l'Agenzia affinché quest'ultima possa aggiornare il registro.

4. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 3, sulla base di un progetto di specifiche elaborato dall'Agenzia. Tale progetto di specifiche include: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative e le norme relative all'inserimento e alla consultazione dei dati.

Motivazione

È necessario istituire un registro europeo dei tipi autorizzati di veicoli per facilitare il reciproco riconoscimento dei veicoli e beneficiare delle autorizzazioni per tipo di veicolo.

Emendamento 64

Articolo 24, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. L'Agenzia compila una raccolta a livello europeo dei registri nazionali dell'infrastruttura e del materiale rotabile,

contenente i dati di cui all'articolo 24 ter, paragrafo 2, lettere da a) a e), la quale viene pubblicata sul suo sito web o in altro modo adeguato.

Motivazione

Si inserisce un nuovo paragrafo per contemplare tutte le possibilità.

Emendamento 65

Articolo 25, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Anteriormente al 1° gennaio 2015 il compito di rilasciare autorizzazioni per i veicoli che sono conformi alle STI e che sono destinati a essere messi in servizio nel sistema ferroviario comunitario è affidato all'Agenzia. Tale trasferimento di competenze viene effettuato in cooperazione con le autorità nazionali degli Stati membri.

Motivazione

In una prospettiva di lungo termine il ruolo dell'Agenzia dovrebbe essere rafforzato. Il compito del rilascio delle autorizzazioni per il materiale rotabile dovrebbe essere trasferito all'Agenzia ferroviaria europea. L'obiettivo è la riduzione dei costi per l'intero settore ferroviario una volta che l'Agenzia stessa avrà concluso i lavori connessi all'armonizzazione tecnica delle STI (ad esempio, nel settore dell'aviazione, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea è responsabile dell'omologazione e della certificazione di modelli specifici di aeromobili, motori o parti approvati per l'uso nell'Unione europea).

Emendamento 66

Articolo 25 bis (nuovo)

Articolo 25 bis

Ferma restando la legislazione comunitaria pertinente, in particolare le norme comunitarie sugli aiuti di Stato e la 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 tecniche¹, gli Stati membri possono promuovere la messa in conformità a posteriori del materiale

rotabile in uso e delle infrastrutture ferroviarie che ottemperino ai requisiti d'interoperabilità.

*(1) GU L 204 del 21.7.198, pag. 37.
Direttiva modificata da ultimo dall'Atto di adesione del 2003.*

Motivazione

Onde promuovere l'interoperabilità del materiale rotabile nel sistema ferroviario comunitario, gli Stati membri devono poter fornire incentivi destinati alla messa in conformità a posteriori del materiale rotabile esistente e dell'infrastruttura ferroviaria. Così facendo si permetterà, se del caso, la modernizzazione del materiale rotabile e dell'infrastruttura ferroviaria come pure l'integrazione del mercato contribuendo, al contempo, al trasferimento modale verso modalità di trasporto più sostenibili.

Emendamento 67 Articolo 28, comma 1

Ogni **tre** anni 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.

Ogni **due** anni la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario **e sull'impatto delle relative misure o azioni adottate negli Stati membri.** Detta relazione contiene anche un'analisi dei casi previsti all'articolo 7. **Ogni due anni gli Stati membri trasmettono all'Agenzia e alla Commissione una relazione sui progressi compiuti nell'interoperabilità, compresi gli aspetti quantitativi e qualitativi della sua attuazione.**

2. La relazione contiene altresì un'analisi dell'eventuale estensione dei compiti dell'Agenzia, allo scopo di semplificare e centralizzare ulteriormente le procedure relative all'autorizzazione dei veicoli che sono conformi alle STI. Tale processo di revisione è realizzato in cooperazione con gli Stati membri.

Motivazione

È essenziale monitorare i progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario ed elaborare relazioni periodiche al fine di pianificare un'azione appropriata. I dati raccolti dall'Agenzia e/o dalla Commissione, provenienti dagli Stati membri, dall'industria o da altre parti interessate, serviranno quale base per lo sviluppo di diversi strumenti volti ad assicurare un miglior flusso di informazioni e una maggiore trasparenza per il riconoscimento transnazionale. Il presente emendamento si ricollega alla finalità del precedente emendamento riguardante il ruolo dell'Agenzia in una prospettiva di lungo termine.

Emendamento 68 Allegato I, punto 1.1, comma 3

Queste infrastrutture comprendono 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.

Queste infrastrutture comprendono i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione, gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti ***tanto*** per il trasporto di passeggeri su lunga distanza e il trasporto di merci su tale rete, ***quanto per la fatturazione dei consumi di elettricità attraverso i sistemi di elettrificazione sulle linee elettrificate***, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

Emendamento 69 Allegato I, punto 1.2

1.2. MATERIALE ROTABILE

Il materiale rotabile comprenderà tutti i materiali atti a circolare su tutta o parte della rete ferroviaria transeuropea convenzionale, compresi:

- treni automotori termici o elettrici,
- macchine di trazione termiche o elettriche,
- vetture passeggeri,
- carri merci, compreso il materiale rotabile progettato per il trasporto di autocarri.

1.2. MATERIALE ROTABILE

Il materiale rotabile comprenderà tutti i materiali atti a circolare su tutta o parte della rete ferroviaria transeuropea convenzionale, compresi:

- treni automotori termici o elettrici,
- macchine di trazione termiche o elettriche,
- vetture passeggeri,
- carri merci, compreso il materiale rotabile progettato per il trasporto di autocarri.

Il materiale rotabile comprenderà altresì tutto il materiale in grado di circolare su tutta o su parte della rete transeuropea ad alta velocità e la cui velocità massima è inferiore a 190 km/h.

Il materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili è incluso ma non costituisce la prima priorità.

Ciascuna di tali categorie è suddivisa in:

- materiale rotabile ad uso internazionale;
- materiale rotabile ad uso nazionale.

Il materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili è incluso ma non costituisce la prima priorità.

Ciascuna di tali categorie è suddivisa in:

- materiale rotabile ad uso internazionale;
- materiale rotabile ad uso nazionale.

Emendamento 70

Allegato I, punto 2.1, comma 2, trattino 2

- le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità ***dell'ordine di 200 km/h***,

- le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità ***superiori a 190 km/h***,

Emendamento 71

Allegato I, punto 2.1, comma 3

Le infrastrutture di cui sopra comprendono 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 queste linee, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

Le infrastrutture di cui sopra comprendono i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione, gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti ***tanto*** per il trasporto di passeggeri ***e, se del caso, di merci*** su queste linee, ***quanto per la fatturazione dei consumi di elettricità attraverso i sistemi di elettrificazione sulle linee elettrificate***, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

Emendamento 72

Allegato I, punto 2.2, trattino 2

- o ad una velocità ***dell'ordine di 200 km/h*** sulle linee di cui al punto 1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

- o ad una velocità ***superiore a 190 km/h*** sulle linee di cui al punto 1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

Emendamento 73

Allegato II, punto 2.2

Il sistema di elettrificazione, ***e*** il materiale aereo.

Il sistema di elettrificazione, il materiale aereo ***e gli impianti fissi necessari per la registrazione e il trasferimento di dati ai fini della fatturazione dei consumi di elettricità attraverso i sistemi di elettrificazione sulle linee elettrificate***.

Emendamento 74
Allegato II, punto 2.6

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

La struttura, il sistema di comando e controllo dell'insieme delle apparecchiature del treno, ***l'insieme dei sottosistemi che compongono le diverse strutture dei veicoli ferroviari e che comprendono*** i dispositivi di captazione di corrente, le apparecchiature di trazione e di trasformazione dell'energia, di frenatura, di agganciamento, gli organi di rotolamento (carrelli, assi) e la sospensione, le porte, le interfacce ***tra uomo*** (macchinista, personale a bordo, passeggeri) ***e macchina***, i dispositivi di sicurezza passivi o attivi, i dispositivi necessari per la salute dei passeggeri e del personale a bordo ***nonché per un'adeguata assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta.***

Emendamento 75
Allegato III, punto 1.1.2

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.

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 la velocità massima autorizzata nonché l'arresto nella distanza di frenata prevista in caso di emergenza.***

Motivazione

Dal punto di vista della sicurezza, è più importante fermare un treno che circolare alla velocità massima autorizzata.

Emendamento 76
Allegato III, punto 2.1.1, comma 4

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

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

Motivazione

Formulazione più precisa.

Emendamento 77 Allegato VI, punto 2

2. FASI

La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:

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

2. FASI

La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:

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

Nei casi in cui, per una fase di progettazione (prove del tipo comprese) o per una fase di costruzione, il richiedente la verifica è il costruttore o fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità, tale verifica conduce alla redazione di una dichiarazione intermedia di verifica (DIV), rilasciata dall'organismo notificato scelto dal richiedente. Questi a sua volta redige una dichiarazione "CE" di conformità intermedia per la/le fase/i pertinente/i.

Emendamento 78 Allegato VI, punto 3

3. ATTESTATO

L'organismo notificato responsabile della verifica "CE" redige l'attestato di **conformità** destinato all'ente appaltante **o al costruttore** o al loro mandatario stabilito nella Comunità che a sua volta redige la dichiarazione "CE" di verifica destinata all'autorità di tutela dello Stato membro nel quale il sottosistema è installato e/o gestito.

3. ATTESTATO

L'organismo notificato responsabile della verifica "CE" redige l'attestato di **verifica** destinato all'ente appaltante o al **suo** mandatario stabilito nella Comunità che a sua volta redige la dichiarazione "CE" di verifica destinata all'autorità di tutela dello Stato membro nel quale il sottosistema è installato e/o gestito.

L'organismo notificato responsabile della verifica "CE" valuta la progettazione e la

costruzione del sottosistema. Se del caso, l'organismo notificato tiene conto delle dichiarazioni intermedie di verifica (DIV) e, ai fini del rilascio dell'attestato "CE" di verifica :

- verifica che il sottosistema sia oggetto delle DIV "progettazione" e "costruzione" rilasciate al fabbricante o costruttore, oppure*
- verifica che il sottosistema sia stato prodotto conformemente a tutti gli aspetti contemplati dalla DIV "progettazione" rilasciata al costruttore o fabbricante;*
- verifica che siano adeguatamente soddisfatti i requisiti della STI pertinente;*
- valuta gli elementi della progettazione e della costruzione non contemplati dalle DIV "progettazione" o "costruzione".*

Motivazione

E' necessario tener conto dell'evoluzione della direttiva 2007/32/CE, del 1° giugno 2007, introducendo due fasi, a seguito della modifica dell'articolo 18, paragrafo 1, proposta dalla Commissione nel progetto del 13 dicembre 2006,

- una prima fase, che dipende dal costruttore o dal fabbricante e dall'organismo notificato che egli ha scelto,*
- una seconda fase, che dipende dall'ente appaltante e dall'organismo notificato che l'ente ha scelto.*

Le due fasi sono giustificate, dal momento che:

- all'inizio della prima il costruttore/fabbricante non sa necessariamente quali enti appaltanti acquisteranno il sottosistema che intende progettare e fabbricare (ad esempio, materiale venduto tramite catalogo),*
- quando un ente appaltante acquista successivamente uno o più esemplari del sottosistema, è frequente che richieda al costruttore o al fabbricante talune specifiche (in particolare per quanto riguarda il materiale rotabile e il controllo-comando e segnalamento), in funzione dell'approccio nei confronti di un mercato specifico o della specificità delle linee che l'ente intende utilizzare.*

Le prove del sottosistema terminato di cui al paragrafo 2 dell'allegato VI devono pertanto tener conto delle scelte fatte dall'ente appaltante.

- Lo schedario di manutenzione preparato dal costruttore/fabbricante è spesso modificato dall'ente appaltante, il quale può preferire un altro equilibrio fra manutenzione preventiva e manutenzione curativa, secondo la propria esperienza e analisi delle scelte del costruttore/fabbricante che, sperando di dover effettuare la manutenzione, può tendere a una certa sovrabbondanza di prescrizioni. Lo schedario è indispensabile per ottenere la messa in servizio.

Emendamento 79
Allegato VI, punto 4

4. DOCUMENTAZIONE TECNICA

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

- per le infrastrutture: piani di esecuzione delle opere, verbali di collaudo dei lavori di scavo e di armatura, rapporti di prove e controllo delle parti in calcestruzzo;
- per gli altri sottosistemi: progettazioni di massima e di dettaglio conformi all'esecuzione, schemi degli impianti elettrici e idraulici, schemi dei circuiti di comando, descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, istruzioni operative e di manutenzione, ecc.;
- elenco dei componenti d'interoperabilità di cui all'articolo 3 incorporati nel sottosistema;
- copie delle dichiarazioni "CE" di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti a norma dell'articolo 13 della direttiva, accompagnati ove necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni;
- attestazione dell'organismo notificato incaricato della verifica "CE" che certifichi

4. DOCUMENTAZIONE TECNICA

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

- per le infrastrutture: piani di esecuzione delle opere, verbali di collaudo dei lavori di scavo e di armatura, rapporti di prove e controllo delle parti in calcestruzzo;
- per gli altri sottosistemi: progettazioni di massima e di dettaglio conformi all'esecuzione, schemi degli impianti elettrici e idraulici, schemi dei circuiti di comando, descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, istruzioni operative e di manutenzione, ecc.;
- elenco dei componenti d'interoperabilità di cui all'articolo 3 incorporati nel sottosistema;
- copie delle dichiarazioni "CE" di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti a norma dell'articolo 13 della direttiva, accompagnati ove necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni;
- se disponibili, le dichiarazioni intermedie di verifica e, in tal caso, le dichiarazioni "CE" di conformità intermedia che accompagnano le DIV, compreso il risultato della verifica della loro validità da parte dell'organismo notificato;***
- attestazione dell'organismo notificato incaricato della verifica "CE" che certifichi

la conformità del progetto alle disposizioni della presente direttiva, accompagnata dalle corrispondenti note di calcolo e da esso vistata, in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte, nonché accompagnata dai rapporti di ispezione e audit svolti dall'organismo nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 5.3 e 5.4.

la conformità del progetto alle disposizioni della presente direttiva, accompagnata dalle corrispondenti note di calcolo e da esso vistata, in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte, nonché accompagnata dai rapporti di ispezione e audit svolti dall'organismo nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 5.3 e 5.4.

Motivazione

Si veda la motivazione dell'emendamento 152 (Allegato VI.3).

Emendamento 80 Allegato VI, punto 5.4 bis (nuovo)

5.4 bis. L'organismo notificato controlla ogni sottosistema in cui è stato montato un componente di interoperabilità al fine di valutarne, quando così richiesto dalla STI pertinente, l'idoneità all'impiego nell'ambiente ferroviario cui è destinato, conformemente all'allegato IV, punto 2.

Durante tale periodo di valutazione, in cui il componente di interoperabilità non è ancora definitivamente coperto da una dichiarazione CE di idoneità all'impiego, l'organismo notificato può rilasciare un certificato temporaneo di verifica per ciascun sottosistema, in cui indica chiaramente le condizioni specifiche da rispettare in ordine all'impiego, alla manutenzione e al controllo del sottosistema in questione.

Motivazione

Le direttive attualmente in vigore fanno sì che esista una difficoltà giuridica: onde valutare l'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità conformemente all'articolo 10, paragrafo 2 e all'allegato IV, punto 2, è necessario montarlo in vari sottosistemi prima che possa essere coperto dalla corrispondente dichiarazione CE. Tuttavia, conformemente all'allegato IV, punti 1 e 4, l'organismo notificato non dovrebbe rilasciare un certificato CE di verifica per tali sottosistemi dato che essi includono componenti di interoperabilità privi della dichiarazione CE obbligatoria di idoneità all'impiego; e, anche se così fosse, uno Stato

membro, conformemente all'articolo 19, dovrebbe adottare misure appropriate. Il testo proposto risolve il problema.

Emendamento 81
Allegato VI, punto 6, comma 1

La documentazione completa di cui al punto 4 è depositata a sostegno dell'attestazione di conformità rilasciata dall'organismo notificato incaricato della verifica del sottosistema operativo, presso l'ente appaltante **o il costruttore** o il loro mandatario stabilito nella Comunità. La documentazione è unita alla dichiarazione "CE" di verifica che l'ente appaltante invia all'organo di tutela dello Stato membro interessato.

La documentazione completa di cui al punto 4 è depositata, **a sostegno della dichiarazione DIV rilasciata dall'organismo notificato incaricato dell'attestazione DIV o** a sostegno dell'attestazione di conformità rilasciata dall'organismo notificato incaricato della verifica del sottosistema operativo, presso **il costruttore o il fabbricante o** l'ente appaltante o il loro mandatario stabilito nella Comunità. La documentazione è unita **alla dichiarazione DIV e/o** alla dichiarazione "CE" di verifica che l'ente appaltante invia all'organo di tutela dello Stato membro interessato.

Emendamento 82
Allegato VI, punto 7, trattini 2 e 3

- le **attestazioni di conformità** rilasciate;
- le attestazioni di **conformità** rifiutate.

- **dichiarazioni intermedie di verifica (DIV)** rilasciate **o rifiutate**;
- le attestazioni di **verifica rilasciate o** rifiutate.

Emendamento 83
Allegato VI bis (nuovo)

ALLEGATO VI bis

Parametri da controllare per la messa in servizio di materiale rotabile esistente e classificazione delle norme nazionali

1. ELENCO DEI PARAMETRI

1) Informazioni generali:

- **estremi della normativa nazionale in vigore;**
- **condizioni nazionali particolari;**
- **libretto di manutenzione;**

- libretto di servizio.

2) Caratteristiche relative alle infrastrutture:

- pantografi;

- apparecchiature di bordo relative all'alimentazione e impatto sulla compatibilità elettromagnetica;

- sagoma limite, scartamento dei binari;

- attrezzature di sicurezza diverse; ad esempio: controllo e comando, sistemi di comunicazione suolo-treno, compatibilità elettromagnetica, rivelatori di riscaldamento delle boccole;

- proiezioni di massicciata, venti trasversali;

- impianti fissi necessari per la registrazione e il trasferimento dei dati per la fatturazione dei consumi di energia elettrica attraverso i sistemi di elettrificazione o le linee elettrificate.

3) Caratteristiche relative al materiale rotabile:

- dinamica del veicolo;

- sovrastruttura del veicolo;

- respingenti e organi di trazione;

- carrelli e organi di rotolamento;

- sale montate e loro alloggiamento;

- impianti di frenatura;

- sistemi che richiedono una sorveglianza; ad esempio, sistemi ad aria compressa;

- vetri frontali e laterali;

- porte;

- sistemi di passaggio tra vagoni;

- sistemi di controllo (software);

- impianti per l'acqua potabile e le acque di scarico;

- protezione dell'ambiente;

- protezione antincendio;

- *salute e sicurezza dei dipendenti sul lavoro e sicurezza dei viaggiatori;*
- *cisterne e vagoni cisterna;*
- *contenitori con svuotamento a pressione;*
- *messa in sicurezza del carico;*
- *marcatatura;*
- *tecniche di saldatura;*
- *resistenza ai venti trasversali e impatto sulla massicciata;*
- *capacità di resistenza all'impatto;*
- *emissioni di rumore (interne ed esterne);*
- *misure di frenatura d'emergenza ed esclusione dei freni d'emergenza;*
- *impianti d'allarme;*
- *predellini e maniglie per il personale di manovra.*

L'elenco può essere ampliato, ma ogni eventuale aggiunta deve essere oggetto di una notifica da parte dello Stato membro interessato o di una proposta dell'Agenzia ferroviaria europea e deve essere verificata dalla Commissione.

2. CLASSIFICAZIONE DELLE NORME

Le norme nazionali relative ai parametri sopra indicati sono inserite in uno dei tre gruppi di seguito specificati. Le norme e le restrizioni aventi natura strettamente locale non rientrano in questa classificazione; la loro verifica fa parte dei controlli che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura istituiranno di comune accordo.

Gruppo A

Il gruppo A comprende:

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

Gruppo B:

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

Gruppo C

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

Motivazione

Ripristina l'emendamento n. 54 del relatore, aggiungendovi talune precisazioni, ai punti 1(2) [aggiunta di elementi alla fine dell'elenco], 1(3) [aggiunte di elementi alla fine dell'elenco + aggiunta di un paragrafo che consente di ampliare l'elenco, a determinate condizioni]. Per quanto riguarda la salute e la sicurezza dei dipendenti, attualmente viene di norma aggiunta, per precisione, l'espressione "sul lavoro". Un'altra categoria che dovrebbe essere introdotta a questo riguardo è quella della "salute e sicurezza dei passeggeri". Tutte queste caratteristiche, mancanti nel testo originario, garantiscono comunque nella pratica l'utilizzazione sicura del materiale rotabile in particolari situazioni d'esercizio, contribuendo così in misura sostanziale alla sicurezza delle persone e dell'ambiente.

MOTIVAZIONE

La presente proposta si inserisce nella nuova iniziativa della Commissione finalizzata a migliorare l'interoperabilità¹ del sistema ferroviario comunitario. Del pacchetto della Commissione fanno parte la Comunicazione "Agevolare la circolazione dei locomotori nella Comunità", recante in allegato un documento di orientamento per il perfezionamento della parte tecnica del quadro normativo comunitario in materia ferroviaria² nonché tre proposte legislative.

Queste ultime si compongono di una direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario³ che fonde le attuali direttive relative all'interoperabilità, ovvero la direttiva 96/48/CE relativa al sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE relativa al sistema ferroviario convenzionale, di una seconda direttiva che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie⁴ e infine di un regolamento recante modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea⁵.

1. Agevolare l'interoperabilità dei locomotori nell'UE: il riconoscimento transnazionale del materiale rotabile nell'UE

Definizione del problema

Le procedure nazionali per l'approvazione dei locomotori e delle automotrici⁶ sono attualmente considerate una delle principali barriere alla creazione di nuove ferrovie e un ostacolo notevole all'interoperabilità del sistema ferroviario europeo. Visto che nessuno Stato membro può decidere da solo che l'autorizzazione di messa in servizio da esso rilasciata vale sul territorio di altri Stati membri, si rende necessaria un'iniziativa comunitaria che affronti la problematica attraverso l'armonizzazione e la semplificazione delle procedure nazionali e il ricorso al principio del riconoscimento reciproco.

Definizione di "riconoscimento transnazionale"

Il riconoscimento transnazionale del materiale rotabile è il processo attraverso il quale un veicolo ferroviario che ha ottenuto l'autorizzazione per la messa in servizio in uno Stato membro in seguito a verifiche effettuate in base alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e/o alle regole tecniche nazionali (in conformità all'articolo 16 della direttiva

¹ 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 condizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali (articolo 2, lettera b), direttive 96/48/CE e 2001/16/EC.

² COM(2006)0782 definitivo e SEC(2006)1640.

³ COM(2006)0783 definitivo

⁴ COM(2006)0784 definitivo

⁵ COM(2006)0785 definitivo

⁶ Unità multiple diesel (DMU) e unità multiple elettriche (EMU).

2001/16/CE), riceve autorizzazioni complementari in altri Stati membri tenuto conto di tutte le verifiche effettuate nel primo Stato membro.¹

Al riconoscimento transnazionale è possibile arrivare tramite l'armonizzazione o il ricorso al principio del mutuo riconoscimento. Per quanto riguarda il materiale rotabile, una distinzione va operata tra il concetto di immissione sul mercato e quello di messa in servizio. In quest'ultimo ambito è necessario assicurare che il materiale rotabile sia compatibile con l'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Situazione attuale

Le direttive relative all'interoperabilità regolamentano soltanto il nuovo materiale rotabile messo in servizio, mentre la direttiva relativa alla sicurezza ferroviaria colma la lacuna regolamentando esplicitamente, nel suo articolo 14, il caso del materiale rotabile già in uso e sprovvisto del certificato "CE". Di conseguenza, il principio del mutuo riconoscimento potrebbe essere applicato al materiale rotabile esistente (non ancora coperto dalle direttive relative all'interoperabilità), quanto meno per le caratteristiche non direttamente legate a infrastrutture specifiche² (cfr. allegato sulle opzioni programmatiche della Commissione).

2. Proposta della Commissione sull'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario - COM(2006)0783 definitivo

La proposta riguarda il consolidamento, la rifusione e l'integrazione delle attuali direttive in materia di interoperabilità relative al sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (direttiva 96/48/CE) e al sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (direttiva 2001/16/CE). Essa prevede diversi miglioramenti di natura sostanziale e tecnica tesi a potenziare la competitività del sistema ferroviario comunitario e a ridurre una serie di costi amministrativi.

Per quanto attiene ai requisiti e alle procedure di base per lo sviluppo delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) tra il sistema ad alta velocità e quello convenzionale, la nuova direttiva integra e unisce, ove opportuno, le disposizioni correlate aventi ad oggetto le reti europee convenzionali e ad alta velocità. L'ambito di applicazione della direttiva sarà progressivamente esteso all'intera rete e all'insieme del materiale rotabile, a condizione che un'analisi d'impatto ne dimostri l'interesse economico.

La procedura di autorizzazione alla messa in servizio, così come proposta (articolo 14), è semplificata e si basa, in larga misura, su decisioni riconosciute reciprocamente, senza ricorrere alla centralizzazione della procedura medesima, ovvero al trasferimento delle competenze nazionali e comunitarie all'Agenzia ferroviaria europea.

Nel caso dei carri merci e delle vetture passeggeri, un'unica autorizzazione di messa in servizio rilasciata da uno Stato membro della Comunità è sufficiente e conforme alle condizioni delle STI. Nel caso di materiale rotabile messo in servizio prima dell'entrata in

¹ Si veda l'analisi della Commissione contenuta nel documento "Full impact assessment", SEC(2006) 1641.

² Tale l'alternativa proposta dalla task force della Commissione contenuta nella proposta della Commissione di modifica della direttiva relativa alla sicurezza ferroviaria.

vigore della direttiva e sprovvisto della dichiarazione "CE" di verifica, si applica la direttiva relativa alla sicurezza ferroviaria. Nel caso del materiale rotabile provvisto di una dichiarazione "CE" di verifica, sono identificati con precisione i criteri che un'autorità di sicurezza può verificare per rilasciare un'autorizzazione; essi comprendono la compatibilità tecnica tra il materiale rotabile e l'infrastruttura interessata, le norme applicabili ai punti in sospeso e a casi specifici in base alle STI e le deroghe in conformità alla direttiva.

Una semplificazione è inoltre ottenuta per quanto concerne l'adozione di talune STI di natura tecnica suscettibili di rapide evoluzioni, ad esempio quelle riguardanti i sistemi di telecomunicazione e di informazione. È proposta inoltre una nuova procedura di "Modifica urgente di una STI" (articolo 17), nell'ambito della quale potrebbe essere richiesto il parere tecnico dell'Agenzia ferroviaria europea prima della decisione della Commissione, in attesa della revisione della STI secondo la normale procedura.

3. Principali proposte del relatore

L'interoperabilità è essenziale per la competitività del sistema ferroviario e per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto (RTE-T) in Europa.

Il relatore accoglie con favore la nuova iniziativa della Commissione che promuove l'interoperabilità delle ferrovie nel quadro di un mercato più aperto e competitivo in seno all'Unione europea. Per realizzare reti ferroviarie interoperabili, così come per garantire l'accesso a tali reti, è necessario intraprendere azioni concrete per rimuovere le barriere tecniche e operative che tuttora sussistono, in modo da assicurare un alto livello di mobilità sostenibile dei cittadini e di interconnessione tra le regioni della UE.

Le proposte modifiche alla revisione dell'attuale quadro normativo sull'interoperabilità mirano a potenziare la libera circolazione dei treni e a ridurre il carico tecnico e amministrativo che l'approvazione dei locomotori e del materiale rotabile comporta; al tempo stesso, va garantito un alto livello di sicurezza. In particolare, le modifiche proposte puntano alla semplificazione del contesto normativo afferente alle procedure di approvazione applicabili ai locomotori e alle automotrici.

Definizioni e deroghe alle STI

Per conferire maggiore chiarezza al testo della Commissione vengono proposte due nuove definizioni (articolo 2): quella di "veicolo ferroviario" e quella di "materiale rotabile". Per limitare il numero di richieste arbitrarie di deroga all'applicazione delle STI vengono introdotte una limitazione relativa a quando un "progetto in fase avanzata di sviluppo" si trova a tale stadio e un calcolo del rapporto costi-benefici. Inoltre, l'accettazione delle richieste di deroga sulla base della validità economica del progetto deve essere presa in carico dalla Commissione, alla quale incomberà l'onere di comunicare a tutti gli Stati membri l'avvenuta accettazione o respingimento della richiesta (articolo 7).

Migrazione e revisione delle STI

In caso di revisione o di ritiro di una STI, è necessario prevedere, laddove opportuno, delle disposizioni specifiche per la migrazione alle nuove STI e alla nuova situazione. I requisiti

essenziali devono riguardare anche il rinnovo o la ristrutturazione del sistema ferroviario, dei sottosistemi e dei componenti di interoperabilità in ottemperanza alle STI o alle norme nazionali esistenti.

Riconoscimento transnazionale dei veicoli e del materiale rotabile: un approccio a 360 gradi

Il riconoscimento transnazionale dei veicoli e del materiale rotabile la cui autorizzazione alla messa in servizio dipende dall'osservanza di molteplici e diversi requisiti nazionali negli Stati membri è classificato in una forma più precisa. Le autorizzazioni alla messa in servizio dei veicoli possono essere ottenute mediante l'applicazione del principio del riconoscimento reciproco e l'armonizzazione tecnica, con le STI, le verifiche delle dichiarazioni CE o con controlli limitati da parte dell'autorità nazionale per la sicurezza.

Gli Stati membri considereranno rispondenti ai requisiti essenziali di pertinenza i sottosistemi strutturali che hanno ottenuto l'autorizzazione alla messa in servizio in qualsiasi altro Stato membro salvo che per quanto riguarda le questioni che attengono alla compatibilità con le caratteristiche infrastrutturali specifiche dello Stato membro in questione. Viene applicata la condizione per cui prima della messa in servizio deve esserci "per ciascun veicolo, almeno un'autorizzazione di uno Stato membro". Il trasferimento dell'articolo 14 della direttiva relativa alla sicurezza europea e delle disposizioni "classificazione delle norme nazionali" e "documento di riferimento" contenute in questa direttiva è considerato necessario ai fini della coerenza del nuovo testo legislativo¹. Con tale fusione, sono proposte le seguenti procedure di autorizzazione:

- messa in servizio di veicoli conformi alle STI;
- messa in servizio di veicoli non conformi alle STI;
- autorizzazioni supplementari di messa in servizio di veicoli non conformi alle STI in un altro Stato membro.

Adeguamento alla nuova procedura di comitatologia con controllo

Il progetto di relazione contiene le modifiche necessarie per conformare la direttiva alle modifiche apportate dalla decisione del Consiglio 2006/512/CE del 17 luglio 2006 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (comitatologia). Tali modifiche introducono, oltre agli adeguamenti necessari, una maggiore trasparenza.

¹ Parere confermato dal contenuto di due brevi documenti informativi sull'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario elaborati dall'Unità tematica B della DG IPOL, n. IP/B/TRAN/FWC/2006-156/lot [2]/C[1]/SC[1] Interoperability 1 e n. IP/B/TRAN/FWC/2006-156/lot [2]/C[1]/SC[2] Interoperability 2.

ALLEGATO

1. Approccio politico della Commissione

Sulla base di una valutazione d'impatto, la Commissione ha deciso di proporre il miglioramento del riconoscimento transnazionale del materiale rotabile attraverso un'impostazione che combina tra loro le seguenti opzioni programmatiche:

- approccio non normativo: pubblicare alcuni orientamenti per il riconoscimento transnazionale del materiale rotabile esistente e invitare gli Stati membri ad applicarli e in più assegnare all'Agenzia il compito di classificare le norme nazionali individuando quelle che possono essere oggetto di riconoscimento transnazionale¹;
- approccio normativo: chiarire la procedura da applicare al materiale rotabile esistente e limitare e/o chiarire il ruolo dello Stato membro nell'omologazione del materiale rotabile sul proprio territorio.

2. Sviluppo delle STI

Poche sono le specifiche tecniche di interoperabilità (ossia gli strumenti principali per conseguire l'interoperabilità) attualmente in fase di esecuzione e di adozione. Le STI si applicano a tutti i componenti del sistema ferroviario e dei sottosistemi; prima dell'adozione, che avviene in conformità della procedura stabilita dalla decisione 1999/468/CE (comitatologia), sono previste un'analisi dei costi e dei benefici e una consultazione con gli Stati membri, le parti sociali e gli utenti; queste si articolano in due fasi (progetto dei parametri fondamentali e progetto di STI).

Ai sensi della direttiva 96/48/CE in materia di alta velocità (la cui attuazione era stata prescritta per aprile 1999) sono state elaborate cinque STI relative al sottosistema manutenzione, sottosistema controllo-comando, sottosistema infrastruttura, sottosistema energia, sottosistema operazioni e sottosistema materiale rotabile. Sono attualmente in corso le revisioni che affronteranno tra l'altro le questioni delle STI relative alle ferrovie convenzionali e l'integrazione di specifici requisiti di manutenzione.

Per quanto riguarda la direttiva 2001/16/CE concernente le ferrovie convenzionali (la cui attuazione era stata prescritta per aprile 2003), l'entrata in vigore delle prime STI adottate è prevista per quest'anno. Elaborate dall'AEIF, riguardano il rumore riconducibile al materiale rotabile e all'infrastruttura, le applicazioni telematiche per il trasporto merci, il controllo-comando e il segnalamento, il materiale rotabile-carri merci e l'esercizio e la gestione del traffico. Sono attualmente in fase di revisione le STI per la sicurezza nei tunnel ferroviari e l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta.

In un recente progetto di proposta (2007) di mandato-quadro per l'Agenzia è stato incluso quanto segue:

¹ Cfr. COM(2006)0782 definitivo e SEC(2006)1640.

- revisione delle STI già adottate nelle ferrovie convenzionali per quanto riguarda le applicazioni telematiche per il trasporto merci, il rumore, il controllo-comando e il segnalamento, il materiale rotabile-carri merci e l'esercizio e la gestione del traffico;
- revisione delle STI già adottate nell'alta velocità per il controllo-comando e il segnalamento;
- progetti di STI non ancora adottati;
 - nell'alta velocità, STI rivedute in materia di infrastruttura, energia, esercizio e gestione del traffico, materiale rotabile, STI linee ferroviarie ad alta velocità e convenzionali per quanto riguarda la sicurezza nei tunnel ferroviari; STI linee ferroviarie ad alta velocità e convenzionali per quanto riguarda l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta;
- stesura di nuove STI per locomotori e automotrici, vetture passeggeri, infrastruttura, energia, applicazioni telematiche per passeggeri.

PROCEDURA

Titolo	Interoperabilità del sistema ferroviario comunitario		
Riferimenti	COM(2006)0783 – C6-0474/2006 – 2006/0273(COD)		
Presentazione della proposta al PE	13.12.2006		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 17.1.2007		
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	ITRE 17.1.2007		
Pareri non espressi Decisione	ITRE 27.2.2007		
Relatore(i) Nomina	Josu Ortuondo Larrea 23.1.2007		
Esame in commissione	12.4.2007	5.6.2007	10.9.2007
Approvazione	11.9.2007		
Esito della votazione finale	+: 37 -: 0 0: 0		
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jeanine Hennis-Plasschaert, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov, Willem Schuth, Catherine Stihler, Ari Vatanen		
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Ralf Walter		