

GAZZETTA  UFFICIALE  
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Lunedì, 6 novembre 2017

SI PUBBLICA  
IL LUNEDÌ E IL GIOVEDÌ

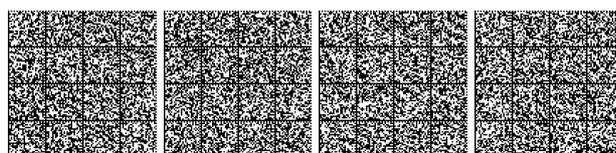
DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA  
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO  
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

UNIONE EUROPEA

SOMMARIO

REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1514 della Commissione, del 31 agosto 2017, che apre un riesame del regolamento di esecuzione (UE) n. 1371/2013 del Consiglio [che estende il dazio antidumping definitivo istituito dal regolamento di esecuzione (UE) n. 791/2011 sulle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta, originari della Repubblica popolare cinese, alle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta spediti dall'India e dall'Indonesia, indipendentemente dal fatto che siano dichiarati o meno originari di tali paesi] allo scopo di determinare la possibilità di concedere un'esenzione da tali misure a un produttore esportatore indiano, che abroga il dazio antidumping per quanto riguarda le importazioni provenienti da detto produttore esportatore e che dispone la registrazione di tali importazioni (17CE2257).....</u>	Pag. 1
<u>Regolamento (UE) 2017/1515 della Commissione, del 31 agosto 2017, che applica il regolamento (CE) n. 808/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche comunitarie sulla società dell'informazione per l'anno di riferimento 2018 (17CE2258).....</u>	Pag. 6
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1516 della Commissione, del 31 agosto 2017, recante duecento-settantaseiesima modifica del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alle organizzazioni dell'ISIL (Da'esh) e di Al-Qaeda (17CE2259).....</u>	Pag. 24
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1517 della Commissione, del 31 agosto 2017, recante fissazione dei dazi all'importazione nel settore dei cereali applicabili a decorrere dal 1° settembre 2017 (17CE2260).....</u>	Pag. 26
<u>Decisione (UE) 2017/1518 della Commissione, del 31 agosto 2017, che conferma la partecipazione dell'Irlanda al regolamento (UE) 2017/353 del Parlamento europeo e del Consiglio che sostituisce gli allegati A e B del regolamento (UE) 2015/848 relativo alle procedure di insolvenza (17CE2261).....</u>	Pag. 30
<i>Pubblicati nel n. L 226 del 1° settembre 2017</i>	
<u>Decisione di esecuzione (UE) 2017/1519 della Commissione, del 1° settembre 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri [notificata con il numero C(2017) 6056] (17CE2262).....</u>	Pag. 31



Raccomandazione (UE) 2017/1520 della Commissione, del 26 luglio 2017, relativa allo Stato di diritto in Polonia complementare alle raccomandazioni (UE) 2016/1374 e (UE) 2017/146 (17CE2263)..... Pag. 49  
*Publicati nel n. L 228 del 2 settembre 2017*

Decisione di esecuzione (UE) 2017/1521 della Commissione, del 1° settembre 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE recante misure di protezione contro la peste suina africana in taluni Stati membri [notificata con il numero C(2017) 5903] (17CE2264)..... Pag. 63  
*Publicata nel n. L 229 del 5 settembre 2017*

### RETTIFICHE

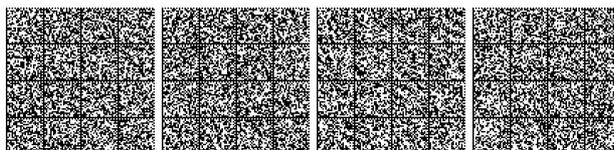
Rettifica del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97 (GU L 3 del 5 gennaio 2005) (17CE2297)..... Pag. 76

Rettifica della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione) (GU L 138 del 26 maggio 2016) (17CE2298)..... Pag. 77  
*Publicate nel n. L 226 del 1° settembre 2017*

Rettifica della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) (GU L 138 del 26 maggio 2016) (17CE2299)..... Pag. 117  
*Publicata nel n. L 228 del 2 settembre 2017*

### AVVERTENZA

*Le indicazioni contenute nelle note dei provvedimenti qui pubblicati si riferiscono alla «Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee».*



# REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/1514 DELLA COMMISSIONE

del 31 agosto 2017

**che apre un riesame del regolamento di esecuzione (UE) n. 1371/2013 del Consiglio [che estende il dazio antidumping definitivo istituito dal regolamento di esecuzione (UE) n. 791/2011 sulle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta, originari della Repubblica popolare cinese, alle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta spediti dall'India e dall'Indonesia, indipendentemente dal fatto che siano dichiarati o meno originari di tali paesi] allo scopo di determinare la possibilità di concedere un'esenzione da tali misure a un produttore esportatore indiano, che abroga il dazio antidumping per quanto riguarda le importazioni provenienti da detto produttore esportatore e che dispone la registrazione di tali importazioni**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea<sup>(1)</sup> («il regolamento di base»), in particolare l'articolo 11, paragrafo 4, l'articolo 13, paragrafo 4, e l'articolo 14, paragrafo 5,

dopo aver informato gli Stati membri,

considerando quanto segue:

### 1. DOMANDA

- (1) La Commissione europea («la Commissione») ha ricevuto una domanda di esenzione, per quanto riguarda il richiedente, dalle misure antidumping applicabili alle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta originari o provenienti dalla Repubblica popolare cinese, estese alle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta spediti dall'India e dall'Indonesia, indipendentemente dal fatto che siano dichiarati o meno originari di tali paesi, a norma dell'articolo 11, paragrafo 4, e dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento di base.
- (2) La domanda è stata presentata il 26 gennaio 2017 dalla società SPG GLASS FIBRE PVT. LTD. («il richiedente»), produttore esportatore di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta dell'India («il paese interessato»).

### 2. PRODOTTO OGGETTO DEL RIESAME

- (3) Il prodotto oggetto del riesame è costituito da tessuti in fibra di vetro a maglia aperta, con maglie di larghezza e lunghezza superiori a 1,8 mm e di peso superiore a 35 g/m<sup>2</sup>, ad eccezione dei dischi in fibra di vetro, originari della Repubblica popolare cinese o spediti dall'India o dall'Indonesia, indipendentemente dal fatto che siano dichiarati o meno originari dell'India o dell'Indonesia («il prodotto oggetto del riesame»), attualmente classificati con i codici NC ex 7019 51 00 ed ex 7019 59 00.

<sup>(1)</sup> GUL 176 del 30.6.2016, pag. 21.



### 3. MISURE IN VIGORE

- (4) Le misure attualmente in vigore consistono in un dazio antidumping definitivo istituito dal regolamento di esecuzione (UE) n. 791/2011 del Consiglio <sup>(1)</sup> ed esteso dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1371/2013 del Consiglio <sup>(2)</sup> alle importazioni spedite dall'India e dall'Indonesia, indipendentemente dal fatto che siano dichiarate o meno originarie dell'India o dell'Indonesia.
- (5) Il 9 agosto 2016 la Commissione ha aperto un riesame in previsione della scadenza <sup>(3)</sup> delle misure antidumping applicabili alle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta originari della Repubblica popolare cinese. Tale inchiesta di riesame è in corso di svolgimento.

### 4. MOTIVAZIONE DEL RIESAME

- (6) Il richiedente ha sostenuto di non aver esportato nell'Unione il prodotto oggetto del riesame durante il periodo esaminato nell'inchiesta che ha condotto all'estensione delle misure (dal 1° aprile 2012 al 31 marzo 2013).
- (7) Il richiedente ha anche affermato di non aver eluso le misure in vigore.
- (8) Il richiedente ha inoltre sostenuto che dopo il periodo esaminato nell'inchiesta che ha condotto all'estensione delle misure, egli ha assunto un'obbligazione contrattuale irrevocabile di esportare un quantitativo significativo nell'Unione.

### 5. PROCEDURA

#### 5.1. Apertura

- (9) Dopo aver esaminato le prove disponibili, la Commissione ha concluso che esistevano elementi di prova sufficienti a giustificare l'apertura di un'inchiesta a norma dell'articolo 11, paragrafo 4, e dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento di base, al fine di determinare la possibilità di concedere al richiedente un'esenzione dalle misure estese.
- (10) L'industria dell'Unione notoriamente interessata è stata informata della domanda di riesame e ha avuto la possibilità di presentare osservazioni, ma non ha fornito argomentazioni comprovate che indicassero che l'apertura di un'inchiesta non è giustificata.

#### 5.2. Abrogazione delle misure antidumping in vigore e registrazione delle importazioni

- (11) A norma dell'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento di base il dazio antidumping in vigore dovrebbe essere abrogato per quanto riguarda le importazioni del prodotto oggetto del riesame che sono fabbricate ed esportate nell'Unione dal richiedente.
- (12) Nel contempo tali importazioni dovrebbero essere sottoposte a registrazione, in conformità all'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base, al fine di garantire che, qualora il riesame accerti l'esistenza di un'elusione da parte del richiedente, possano essere riscossi dazi antidumping a decorrere dalla data di registrazione di dette importazioni. In questa fase dell'inchiesta non è possibile stimare l'importo dei dazi che il richiedente dovrà eventualmente corrispondere.

#### 5.3. Periodo dell'inchiesta di riesame

- (13) L'inchiesta riguarda il periodo compreso tra il 1° luglio 2016 e il 30 giugno 2017 («il periodo dell'inchiesta di riesame»).

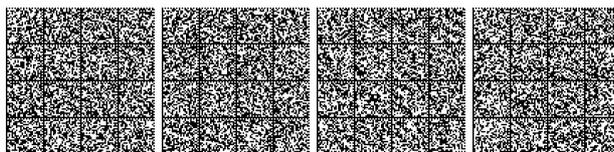
#### 5.4. Inchiesta sul richiedente

- (14) Al fine di raccogliere le informazioni che ritiene necessarie all'inchiesta, la Commissione invierà un questionario al richiedente. Quest'ultimo deve far pervenire il questionario compilato entro 37 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, salvo diversa indicazione, conformemente all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento di base.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 791/2011 del Consiglio, del 3 agosto 2011, che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva dei dazi provvisori istituiti sulle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta originari della Repubblica popolare cinese (GU L 204 del 9.8.2011, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 1371/2013 del Consiglio, del 16 dicembre 2013, che estende il dazio antidumping definitivo istituito dal regolamento di esecuzione (UE) n. 791/2011 sulle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta originari della Repubblica popolare cinese, alle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta spediti dall'India e dall'Indonesia, indipendentemente dal fatto che siano dichiarati o meno originari di tali paesi (GU L 346 del 20.12.2013, pag. 20).

<sup>(3)</sup> Avviso di apertura di un riesame in previsione della scadenza delle misure antidumping applicabili alle importazioni di alcuni tessuti in fibra di vetro a maglia aperta originari della Repubblica popolare cinese (GU C 288 del 9.8.2016, pag. 3).



### 5.5. Altre comunicazioni scritte

- (15) Nel rispetto delle disposizioni del presente regolamento, le parti interessate sono invitate a comunicare le proprie osservazioni nonché a fornire informazioni ed elementi di prova. Salvo diverse disposizioni, tali informazioni ed elementi di prova devono pervenire alla Commissione entro 37 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

### 5.6. Possibilità di audizione da parte dei servizi della Commissione incaricati dell'inchiesta

- (16) Le parti interessate possono chiedere di essere sentite dai servizi della Commissione incaricati dell'inchiesta. La relativa richiesta va presentata per iscritto, specificandone i motivi. Per le audizioni su questioni relative alla fase di apertura dell'inchiesta, la domanda deve essere presentata entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. Le successive domande di audizione devono essere presentate entro i termini specifici indicati dalla Commissione nelle comunicazioni con le parti.

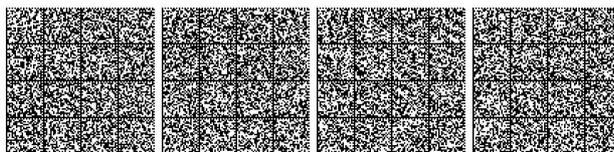
### 5.7. Istruzioni per l'invio delle comunicazioni scritte, dei questionari compilati e della corrispondenza

- (17) Le informazioni trasmesse alla Commissione ai fini delle inchieste di difesa commerciale devono essere esenti da diritti d'autore. Le parti interessate, prima di presentare alla Commissione informazioni e/o dati oggetto di diritti d'autore di terzi, devono chiedere un'autorizzazione specifica al titolare del diritto d'autore che consenta esplicitamente alla Commissione a) di utilizzare le informazioni e i dati ai fini del procedimento di difesa commerciale e b) di fornire le informazioni e/o i dati alle parti interessate all'inchiesta in una forma che consenta loro di esercitare il proprio diritto di difesa.
- (18) Tutte le comunicazioni scritte delle parti interessate, comprese le informazioni richieste nel presente regolamento, i questionari compilati e la corrispondenza, per cui venga chiesto un trattamento riservato dovranno essere contrassegnate dalla dicitura «*Limited*» («Diffusione limitata») <sup>(1)</sup>.
- (19) Le parti interessate che trasmettono informazioni recanti tale dicitura sono tenute a presentare, a norma dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento di base, un riassunto non riservato delle stesse, contrassegnato dalla dicitura «*For inspection by interested parties*» («Consultabile da tutte le parti interessate»). Il riassunto deve essere sufficientemente dettagliato, in modo da consentire una comprensione adeguata della sostanza delle informazioni presentate a titolo riservato. Le informazioni riservate potranno non essere prese in considerazione se la parte interessata che le ha trasmesse non fornisce un riassunto non riservato nel formato richiesto e della qualità richiesta.
- (20) Le parti interessate sono invitate a presentare tutte le comunicazioni e le richieste per posta elettronica, comprese le deleghe e le certificazioni in forma scannerizzata, ad eccezione delle risposte voluminose che devono essere fornite su un supporto digitale portatile (CD-ROM, DVD, chiave USB ecc.) a mano o per posta raccomandata. Utilizzando la posta elettronica, le parti interessate esprimono la propria accettazione delle norme applicabili alle comunicazioni in forma elettronica contenute nel documento «CORRISPONDENZA CON LA COMMISSIONE EUROPEA NEI CASI DI DIFESA COMMERCIALE», pubblicato sul sito della direzione generale del Commercio: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/june/tradoc\\_152574.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/june/tradoc_152574.pdf). Le parti interessate devono indicare il proprio nome, indirizzo postale, numero di telefono e indirizzo di posta elettronica valido e assicurarsi che l'indirizzo di posta elettronica fornito sia un indirizzo ufficiale di lavoro funzionante e controllato quotidianamente. Una volta ricevuti i recapiti, la Commissione comunicherà con le parti interessate unicamente per posta elettronica, a meno che le parti non richiedano esplicitamente di ricevere dalla Commissione tutti i documenti tramite un altro mezzo di comunicazione o a meno che la natura del documento da inviare non richieda l'utilizzo della posta raccomandata. Per ulteriori regole e informazioni riguardanti la corrispondenza con la Commissione, compresi i principi che si applicano alle comunicazioni per posta elettronica, si invitano le parti interessate a consultare le istruzioni sopraindicate relative alla comunicazione con le parti interessate.

Indirizzo della Commissione per l'invio della corrispondenza:

Commissione europea  
Direzione generale del Commercio  
Direzione H  
Ufficio: CHAR 04/039  
1049 Bruxelles  
BELGIO

<sup>(1)</sup> Un documento a «diffusione limitata» è un documento considerato riservato a norma dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio (GU L 343 del 22.12.2009, pag. 51) e dell'articolo 6 dell'accordo dell'OMC sull'attuazione dell'articolo VI del GATT 1994 (accordo antidumping). Tale tipo di documento è anche protetto a norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43).



#### 6. OMESSA COLLABORAZIONE

- (21) Qualora una parte interessata neghi l'accesso alle informazioni necessarie, non le comunichi entro i termini stabiliti oppure ostacoli gravemente l'inchiesta, possono essere stabilite conclusioni, positive o negative, in base ai dati disponibili, in conformità all'articolo 18 del regolamento di base.
- (22) Se le informazioni fornite da una parte interessata risultano false o fuorvianti, tali informazioni possono essere ignorate e possono essere utilizzati i dati disponibili.
- (23) Se una parte interessata non collabora o collabora solo parzialmente e le conclusioni si basano quindi sui dati disponibili in conformità all'articolo 18 del regolamento di base, l'esito dell'inchiesta può essere per tale parte meno favorevole di quanto sarebbe stato se avesse collaborato.
- (24) L'assenza di una risposta su supporto informatico non sarà considerata omessa collaborazione, a condizione che la parte interessata dimostri che la presentazione della risposta nella forma richiesta comporterebbe oneri supplementari o costi aggiuntivi eccessivi. La parte interessata è tenuta a contattare immediatamente la Commissione.

#### 7. CONSIGLIERE AUDITORE

- (25) Le parti interessate possono chiedere l'intervento del consigliere auditore della direzione generale del Commercio, che funge da tramite tra le parti interessate e i servizi della Commissione incaricati dell'inchiesta. Il consigliere auditore esamina le richieste di accesso al fascicolo, le controversie sulla riservatezza dei documenti, le richieste di proroga dei termini e le domande di audizione di terzi. Può organizzare un'audizione con una singola parte interessata e mediare al fine di garantire il pieno esercizio dei diritti di difesa delle parti interessate. Il consigliere auditore darà inoltre la possibilità di organizzare un'audizione delle parti che consenta di esporre le diverse posizioni e le relative controargomentazioni.
- (26) Le domande di audizione con il consigliere auditore devono essere motivate e presentate per iscritto. Per le audizioni su questioni relative alla fase iniziale dell'inchiesta la domanda deve essere presentata entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. Le successive domande di audizione devono essere presentate entro i termini specifici indicati dalla Commissione nelle comunicazioni con le parti.
- (27) Per ulteriori informazioni e per le modalità di contatto, le parti interessate possono consultare le pagine dedicate al consigliere auditore sul sito web della DG Commercio: <http://ec.europa.eu/trade/trade-policy-and-you/contacts/hearing-officer/>.

#### 8. CALENDARIO DELL'INCHIESTA

- (28) A norma dell'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento di base, l'inchiesta si conclude entro nove mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

#### 9. TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

- (29) I dati personali raccolti nel corso della presente inchiesta saranno trattati in conformità al regolamento (CE) n. 45/2001<sup>(1)</sup>.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

È aperto un riesame del regolamento di esecuzione (UE) n. 371/2013, in conformità all'articolo 11, paragrafo 4, e all'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/1036, al fine di stabilire se le importazioni di tessuti in fibra di vetro a maglia aperta, con maglie di larghezza e lunghezza superiori a 1,8 mm e di peso superiore a 35 g/m<sup>2</sup>, ad eccezione dei dischi in fibra di vetro, originari della Repubblica popolare cinese o spediti dall'India o dall'Indonesia, indipendentemente dal fatto che siano dichiarati o meno originari dell'India o dell'Indonesia, attualmente classificati con i codici NC ex 7019 51 00 ed ex 7019 59 00 (codici TARIC: 7019 51 00 14, 7019 51 00 15, 7019 59 00 14 e 7019 59 00 15), prodotti da SPG GLASS FIBRE PVT. LTD (codice addizionale TARIC C205), debbano essere soggette alle misure antidumping istituite dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1371/2013.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (G.U.L. 8 del 12.1.2001, pag. 1).



*Articolo 2*

Il dazio antidumping istituito dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1371/2013 è abrogato per quanto riguarda le importazioni di cui all'articolo 1 del presente regolamento.

*Articolo 3*

Le autorità doganali adottano gli opportuni provvedimenti per registrare le importazioni nell'Unione di cui all'articolo 1 del presente regolamento, in conformità all'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2016/1036.

L'obbligo di registrazione scade dopo un periodo di nove mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

*Articolo 4*

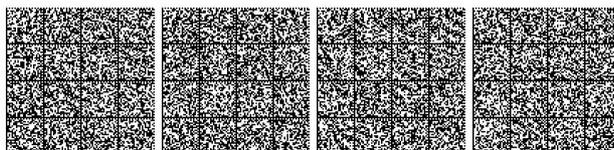
Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 agosto 2017

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

17CE2257



## REGOLAMENTO (UE) 2017/1515 DELLA COMMISSIONE

del 31 agosto 2017

che applica il regolamento (CE) n. 808/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche comunitarie sulla società dell'informazione per l'anno di riferimento 2018

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 808/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo alle statistiche comunitarie sulla società dell'informazione <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 808/2004 istituisce un quadro comune per la produzione sistematica di statistiche europee sulla società dell'informazione.
- (2) Sono necessarie misure di esecuzione per specificare i dati da trasmettere in vista della produzione delle statistiche di cui al modulo 1 «Imprese e società dell'informazione» e al modulo 2 «Individui, famiglie e società dell'informazione», nonché per stabilire i termini di trasmissione.
- (3) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato del sistema statistico europeo,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

I dati da trasmettere ai fini della produzione delle statistiche europee sulla società dell'informazione di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 808/2004, modulo 1 «Imprese e società dell'informazione» e modulo 2 «Individui, famiglie e società dell'informazione», sono specificati negli allegati I e II del presente regolamento.

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 31 agosto 2017

*Per la Commissione**Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> GUL 143 del 30.4.2004, pag. 49.



## ALLEGATO I

## MODULO 1: IMPRESE E SOCIETÀ DELL'INFORMAZIONE

## A. TEMATICHE E LORO CARATTERISTICHE

- 1) Le tematiche da trattare per l'anno di riferimento 2018, selezionate nell'elenco di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 808/2004, sono le seguenti:
  - a) sistemi TIC e loro utilizzo nelle imprese;
  - b) impiego di Internet e di altre reti elettroniche da parte delle imprese;
  - c) commercio elettronico;
  - d) processi di e-business e aspetti organizzativi;
  - e) competenza in materia di TIC nell'unità di impresa e necessità di personale qualificato in TIC;
  - f) accesso a e uso di tecnologie che permettono di collegarsi a Internet o ad altre reti, da qualsiasi luogo e in qualsiasi momento (connettività universale).
- 2) Devono essere rilevate le seguenti caratteristiche delle imprese:
  - a) **Sistemi TIC e loro utilizzo nelle imprese**
    - i) per tutte le imprese:
      - utilizzo di computer;
    - ii) per le imprese che utilizzano computer:
      - (facoltativo) addetti — o loro percentuale rispetto al numero totale di addetti — che utilizzano computer per motivi professionali.
  - b) **Impiego di Internet e di altre reti elettroniche da parte delle imprese**
    - i) per le imprese che utilizzano computer:
      - accesso a Internet;
    - ii) per le imprese con accesso a Internet:
      - addetti — o loro percentuale rispetto al numero totale di addetti — che utilizzano computer con accesso a Internet per motivi professionali;
      - connessione a Internet: qualunque tipo di connessione fissa;
      - connessione a Internet: fornitura, per motivi professionali, di dispositivi portatili che consentono una connessione mobile tramite reti di telefonia mobile;
      - sito Internet proprio;
      - pubblicità a pagamento su Internet;
    - iii) per le imprese che dispongono di qualunque tipo di connessione fissa a Internet:
      - velocità massima di download prevista contrattualmente per la connessione fissa a Internet più veloce in Mbit/s nelle seguenti bande: [0, < 2], [2, < 10], [10, < 30], [30, < 100], [ $\geq$  100];
    - iv) per le imprese che forniscono ai loro dipendenti, per motivi professionali, dispositivi portatili che consentono la connessione mobile a Internet tramite reti di telefonia mobile:
      - addetti — o loro percentuale rispetto al numero totale di addetti — che utilizzano per motivi professionali dispositivi portatili, forniti dall'impresa, che consentono la connessione a Internet tramite reti di telefonia mobile;
      - fornitura di dispositivi portatili per l'accesso remoto al sistema e-mail dell'impresa,



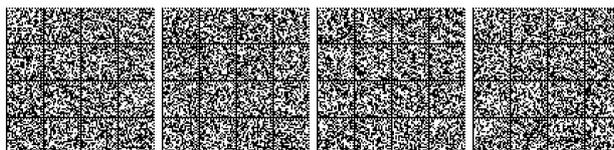
- fornitura di dispositivi portatili per l'accesso e la modifica di documenti dell'impresa,
  - fornitura di dispositivi portatili per l'utilizzo di applicazioni software dedicate dell'impresa;
- v) per le imprese che dispongono di un sito Internet proprio, dati riguardanti l'offerta dei seguenti servizi:
- descrizione dei prodotti o servizi, listini prezzi;
  - ordini o prenotazioni online;
  - possibilità per i visitatori del sito di personalizzare o progettare prodotti o servizi online;
  - tracciabilità o stato degli ordini;
  - personalizzazione dei contenuti del sito per i visitatori frequenti/abituali;
  - link o riferimenti ai profili dell'impresa sui social media;
- vi) per le imprese che ricorrono alla pubblicità a pagamento su Internet, utilizzo di uno dei seguenti metodi di pubblicità mirata:
- metodo pubblicitario basato sulla ricerca di parole chiave o di contenuti di siti web da parte degli utenti;
  - metodo pubblicitario basato sul rintracciamento delle attività passate degli utenti su Internet o del loro profilo;
  - metodo pubblicitario basato sulla geolocalizzazione degli utenti di Internet;
  - qualsiasi altro metodo di pubblicità mirata su Internet non specificato sopra.
- c) **Commercio elettronico**
- i) per le imprese che utilizzano computer:
- ricevimento nell'anno civile precedente di ordinazioni di prodotti o servizi effettuate tramite siti web o app (vendite via web);
  - ricevimento nell'anno civile precedente di ordinazioni di prodotti o servizi tramite messaggi di tipo EDI (vendite di tipo EDI);
  - (facoltativo) effettuazione nell'anno civile precedente di ordinazioni di prodotti o servizi tramite siti web, app o messaggi di tipo EDI;
- ii) per le imprese che nell'anno civile precedente hanno ricevuto ordinazioni di prodotti o servizi effettuate tramite siti web o app:
- valore in termini assoluti del fatturato dell'anno civile precedente — o percentuale del fatturato totale — delle vendite del commercio elettronico da ordinazioni pervenute tramite siti web o app;
  - percentuale del fatturato dell'anno civile precedente derivante da ordinazioni pervenute tramite siti web o app, ripartito tra vendite a consumatori privati (Business to Consumers: B2C) e vendite ad altre imprese (Business to Business: B2B) e alla pubblica amministrazione (Business to Government: B2G);
  - ricevimento nell'anno civile precedente di ordinazioni di prodotti o servizi tramite il sito web o app dell'impresa (compresi quelli della società madre o di società affiliate, Extranet);
  - ricevimento nell'anno civile precedente di ordinazioni di prodotti o servizi tramite siti web o app per il commercio elettronico usati da più imprese per commercializzare prodotti;
  - percentuale del fatturato dell'anno civile precedente derivante da ordinazioni pervenute tramite siti web o app, ripartito tra ordinazioni pervenute tramite il sito web o app dell'impresa (compresi quelli della società madre o di società affiliate, Extranet) e ordinazioni pervenute tramite siti web o app per il commercio elettronico usati da più imprese per commercializzare prodotti;
- iii) per le imprese che nell'anno civile precedente hanno ricevuto ordinazioni di prodotti o servizi tramite messaggi di tipo EDI:
- valore del fatturato dell'anno civile precedente — o percentuale del fatturato totale — delle vendite del commercio elettronico da ordinazioni pervenute tramite messaggi di tipo EDI;



- iv) per le imprese che nell'anno civile precedente hanno effettuato ordinazioni di prodotti o servizi tramite siti web, app o messaggi di tipo EDI (escluse e-mail scritte manualmente);
  - (facoltativo) effettuazione nell'anno civile precedente di ordinazioni di prodotti o servizi tramite siti web o app;
  - (facoltativo) effettuazione nell'anno civile precedente di ordinazioni di prodotti o servizi tramite messaggi di tipo EDI;
  - (facoltativo) effettuazione nell'anno civile precedente di ordinazioni di prodotti o servizi tramite siti web, app o messaggi di tipo EDI per un valore minimo equivalente all'1 % del valore totale degli acquisti.

**d) Processi di e-business e aspetti organizzativi**

- i) per le imprese che utilizzano computer:
  - utilizzo nell'anno civile precedente di stampanti 3D aziendali;
  - utilizzo nell'anno civile precedente di servizi di stampa forniti da altre imprese;
  - (facoltativo) utilizzo di robot industriali;
  - (facoltativo) utilizzo di robot di servizio;
  - (facoltativo) analisi di Big Data nell'anno civile precedente, utilizzando come fonte gli stessi dati dell'impresa da dispositivi intelligenti o sensori;
  - (facoltativo) analisi di Big Data nell'anno civile precedente, utilizzando come fonte dati di geolocalizzazione da dispositivi portatili;
  - (facoltativo) analisi di Big Data nell'anno civile precedente, utilizzando come fonte dati generati da social media;
  - (facoltativo) analisi di Big Data nell'anno civile precedente, utilizzando altre fonti di dati non specificate in questo punto;
  - fatture inviate nell'anno civile precedente in un formato elettronico standard adatto al trattamento automatico (fatture elettroniche), esclusa la trasmissione di file PDF;
  - fatture inviate nell'anno civile precedente in un formato elettronico non adatto al trattamento automatico, compresa la trasmissione di file PDF;
  - fatture inviate nell'anno civile precedente su supporto cartaceo;
  - (facoltativo) ricezione nell'anno civile precedente di fatture inviate in un formato elettronico standard adatto al trattamento automatico (fatture elettroniche), esclusa la trasmissione di file PDF;
  - (facoltativo) ricezione nell'anno civile precedente di fatture in formato elettronico non adatto al trattamento automatico, compresa la trasmissione di file PDF;
  - (facoltativo) ricezione nell'anno civile precedente di fatture su supporto cartaceo;
- ii) per le imprese che nell'anno civile precedente hanno utilizzato la stampa 3D:
  - stampa di prototipi o di modelli per la vendita;
  - stampa di prototipi o di modelli ad uso interno;
  - stampa di prodotti per la vendita, esclusi prototipi o modelli;
  - stampa di prodotti, esclusi prototipi o modelli, da utilizzare nel processo di produzione dell'impresa;
- iii) per le imprese che utilizzano robot di servizio:
  - (facoltativo) per compiti di sorveglianza, sicurezza o controllo;
  - (facoltativo) per il trasporto di persone o di prodotti;
  - (facoltativo) per compiti di pulizia o smaltimento dei rifiuti;
  - (facoltativo) per sistemi di gestione magazzino;



- (facoltativo) per lavori di montaggio effettuati da robot di servizio;
  - (facoltativo) per compiti di addetto alle vendite eseguiti tramite sistemi robotici;
  - (facoltativo) per lavori di costruzione o riparazione di danni;
- iv) per le imprese che nell'anno civile precedente hanno analizzato Big Data:
- (facoltativo) analisi di Big Data nell'anno civile precedente ad opera di addetti dell'impresa;
  - (facoltativo) analisi di Big Data nell'anno civile precedente ad opera di prestatori di servizi esterni;
- v) per le imprese che nell'anno civile precedente hanno inviato fatture in un formato elettronico standard adatto al trattamento automatico (fatture elettroniche), esclusa la trasmissione di file PDF:
- (facoltativo) percentuale delle fatture elettroniche sul totale delle fatture inviate, o percentuale delle fatture elettroniche sul totale delle fatture inviate nei seguenti intervalli di valori: [0, < 10], [10, < 25], [25, < 50], [50, < 75], [ $\geq$  75], nell'anno civile precedente;
  - (facoltativo) fatture elettroniche inviate, nell'anno civile precedente, ad altre imprese (Business to Business: B2B);
  - (facoltativo) fatture elettroniche inviate, nell'anno civile precedente, alla pubblica amministrazione (Business to Government: B2G);
  - (facoltativo) fatture elettroniche inviate, nell'anno civile precedente, a consumatori privati (Business to Consumers: B2C);
- vi) per le imprese che nell'anno civile precedente hanno ricevuto fatture in un formato elettronico standard adatto al trattamento automatico (fatture elettroniche), esclusa la trasmissione di file PDF:
- (facoltativo) percentuale delle fatture elettroniche sul totale delle fatture ricevute, o percentuale delle fatture elettroniche sul totale delle fatture ricevute nei seguenti intervalli di valori: [0, < 10], [10, < 25], [25, < 50], [50, < 75], [ $\geq$  75], nell'anno civile precedente.
- e) **Competenza in materia di TIC nell'unità di impresa e necessità di personale qualificato in TIC**
- i) per le imprese che utilizzano computer:
- impiego di specialisti in TIC;
  - organizzazione nell'anno civile precedente di una formazione di qualsiasi tipo per lo sviluppo delle competenze in TIC destinata a specialisti in TIC;
  - organizzazione nell'anno civile precedente di una formazione di qualsiasi tipo per lo sviluppo delle competenze in TIC destinata ad altri dipendenti;
  - assunzione o tentativo di assunzione nell'anno civile precedente di specialisti in TIC;
  - esecuzione nell'anno civile precedente delle seguenti funzioni nell'ambito delle TIC, (ripartite tra «principalmente da parte dei propri dipendenti, compreso il personale della società madre o di società affiliate», «principalmente da parte di fornitori esterni» o «non pertinente»):
    - manutenzione delle infrastrutture TIC (server, computer, stampanti, reti);
    - supporto per software per ufficio;
    - sviluppo di sistemi/software di gestione aziendale;
    - supporto per sistemi/software di gestione aziendale;
    - sviluppo di soluzioni web;
    - supporto per soluzioni web;
    - sicurezza nel settore delle TIC e protezione dei dati;



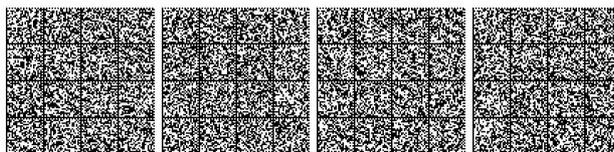
- ii) per le imprese che utilizzano computer e che nell'anno civile precedente hanno assunto o cercato di assumere specialisti in TIC:
- posti vacanti per specialisti in TIC difficili da coprire.
- f) **Accesso a e uso di tecnologie che permettono di collegarsi a Internet o ad altre reti, da qualsiasi luogo e in qualsiasi momento (connettività universale)**
- i) per le imprese con accesso a Internet:
- utilizzo di servizi di cloud computing, esclusi servizi gratuiti;
- ii) per le imprese con accesso a Internet che hanno acquistato servizi di cloud computing:
- utilizzo dell'e-mail sotto forma di servizio di cloud computing;
  - utilizzo di software per ufficio sotto forma di servizio di cloud computing;
  - stoccaggio della base dati o delle basi dati dell'impresa sotto forma di servizio di cloud computing;
  - stoccaggio di file sotto forma di servizio di cloud computing;
  - utilizzo di applicazioni software di finanza o contabilità sotto forma di servizio di cloud computing;
  - gestione delle relazioni coi clienti (CRM, applicazione software di gestione delle informazioni sui clienti) sotto forma di servizio di cloud computing;
  - utilizzo di potenza di elaborazione per far funzionare il software proprio dell'impresa sotto forma di servizio di cloud computing;
  - utilizzo di servizi di cloud computing forniti da server condivisi di fornitori di servizi;
  - utilizzo di servizi di cloud computing forniti da server di fornitori di servizi riservati esclusivamente all'impresa.
- 3) Le seguenti caratteristiche generali devono essere rilevate presso tutte le imprese od ottenute da fonti alternative:
- attività economica principale dell'impresa nell'anno civile precedente;
  - numero medio di addetti nell'anno civile precedente;
  - valore totale del fatturato, IVA esclusa, nell'anno civile precedente.

#### B. AMBITO DI OSSERVAZIONE

Le caratteristiche di cui alla lettera A, punti 2 e 3, devono essere rilevate per le seguenti categorie di imprese:

- 1) attività economica: imprese classificate secondo le seguenti categorie della NACE Rev. 2:

Categoria della NACE Rev. 2	Descrizione
Sezione C	Attività manifatturiere
Sezioni D ed E	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata; fornitura di acqua; reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento
Sezione F	Costruzioni
Sezione G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli
Sezione H	Trasporto e magazzinaggio
Sezione I	Servizi di alloggio e di ristorazione



Categoria della NACE Rev. 2	Descrizione
Sezione J	Servizi di informazione e comunicazione
Sezione L	Attività immobiliari
Divisioni 69-74	Attività professionali, scientifiche e tecniche
Sezione N	Attività amministrative e di servizi di supporto
Gruppo 95.1	Riparazione di computer e di apparecchiature per le comunicazioni;

2) dimensioni dell'impresa: imprese con 10 o più addetti; l'inclusione delle imprese con meno di 10 addetti è facoltativa;

3) copertura geografica: imprese ubicate ovunque sul territorio dello Stato membro.

#### C. PERIODI DI RIFERIMENTO

Il periodo di riferimento è l'anno 2017 per le caratteristiche che si riferiscono all'anno civile precedente. Per le altre caratteristiche il periodo di riferimento è il 2018.

#### D. DISAGGREGAZIONI DI DATI

Per le tematiche e le loro caratteristiche di cui alla parte A, punto 2, devono essere rilevate le seguenti caratteristiche generali:

1) disaggregazione per attività economica: secondo le seguenti aggregazioni della NACE Rev. 2:

##### Aggregazioni della NACE Rev. 2

per l'eventuale calcolo di aggregati nazionali

10 + 11 + 12 + 13 + 14 + 15 + 16 + 17 + 18

19 + 20 + 21 + 22 + 23

24 + 25

26 + 27 + 28 + 29 + 30 + 31 + 32 + 33

35 + 36 + 37 + 38 + 39

41 + 42 + 43

45 + 46 + 47

47

49 + 50 + 51 + 52 + 53

55

58 + 59 + 60 + 61 + 62 + 63

68

69 + 70 + 71 + 72 + 73 + 74

77 + 78 + 79 + 80 + 81 + 82

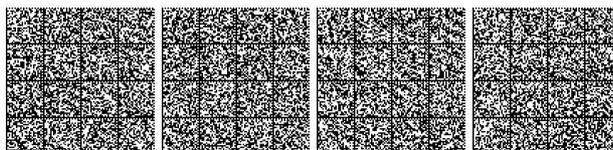
26.1 + 26.2 + 26.3 + 26.4 + 26.8 + 46.5 + 58.2 + 61 + 62 + 63.1 + 95.1

##### Aggregazioni della NACE Rev. 2

per l'eventuale calcolo di aggregati europei

10 + 11 + 12

13 + 14 + 15



---

16 + 17 + 18

26

27 + 28

29 + 30

31 + 32 + 33

45

46

55 + 56

58 + 59 + 60

61

62 + 63

77 + 78 + 80 + 81 + 82

79

95.1

---

- 2) disaggregazione per classe di dimensioni: disaggregazione dei dati secondo le seguenti classi di addetti:

---

**Classe di addetti**

---

10 o più addetti

Da 10 a 49 addetti

Da 50 a 249 addetti

250 o più addetti

---

In caso di copertura, disaggregazione dei dati secondo la seguente tabella:

---

**Classe di addetti**

---

Da 0 a 9 addetti (facoltativo)

Da 2 a 9 addetti (facoltativo)

Da 0 a 1 addetto (facoltativo)

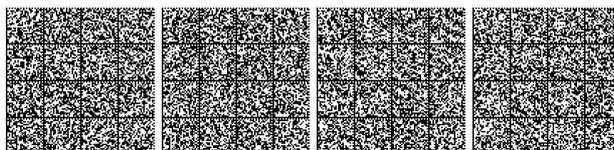
---

**E. PERIODICITÀ**

I dati richiesti nel presente allegato sono forniti una volta per l'anno 2018.

**F. TERMINI DI TRASMISSIONE**

- 1) I dati aggregati di cui all'articolo 6 e all'allegato I, punto 6, del regolamento (CE) n. 808/2004 sono trasmessi a Eurostat entro il 5 ottobre 2018, segnalandone se necessario la riservatezza o l'inattendibilità. Entro tale data l'insieme di dati deve essere finalizzato, convalidato e accettato.
- 2) I metadati di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 808/2004 sono trasmessi a Eurostat entro il 31 maggio 2018.
- 3) La relazione sulla qualità di cui all'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 808/2004 è trasmessa a Eurostat entro il 5 novembre 2018.
- 4) I dati e i metadati sono trasmessi a Eurostat utilizzando il punto di accesso unico, secondo le norme di scambio specificate da Eurostat. I metadati e la relazione sulla qualità sono trasmessi utilizzando la struttura di metadati standard definita da Eurostat.



## ALLEGATO II

## MODULO 2: INDIVIDUI, FAMIGLIE E SOCIETÀ DELL'INFORMAZIONE

## A. TEMATICHE E LORO CARATTERISTICHE

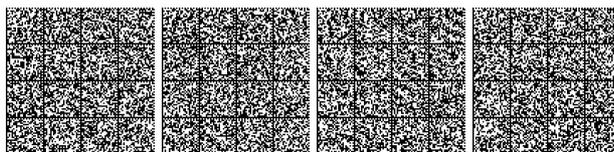
- 1) Le tematiche da trattare per l'anno di riferimento 2018, selezionate nell'elenco di cui all'allegato II del regolamento (CE) n. 808/2004, sono le seguenti:
  - a) accesso a e utilizzo delle TIC da parte di individui e/o famiglie;
  - b) utilizzo di Internet e di altre reti elettroniche a vari scopi da parte di individui e/o famiglie;
  - c) sicurezza e fiducia nelle TIC;
  - d) competenze e abilità in materia di TIC;
  - e) uso delle TIC da parte degli individui per scambiare informazioni e servizi con le amministrazioni e i poteri pubblici (e-government);
  - f) accesso a e uso di tecnologie che permettono di collegarsi a Internet o ad altre reti, da qualsiasi luogo e in qualsiasi momento (connettività universale).
- 2) Devono essere rilevate le seguenti caratteristiche:
  - a) **Accesso a e utilizzo delle TIC da parte di individui e/o famiglie**
    - i) per tutte le famiglie:
      - accesso a Internet dalla propria abitazione (tramite qualsiasi dispositivo: computer, smartphone, console di gioco o lettori di libri elettronici);
    - ii) per le famiglie con accesso a Internet:
      - connessione a Internet: connessione fissa a banda larga;
      - connessione a Internet: connessione mobile a banda larga (tramite rete di telefonia mobile, come minimo «3G»);
      - (facoltativo) connessione a Internet: accesso dial-up attraverso la linea telefonica normale o una connessione ISDN;
      - (facoltativo) connessione a Internet: connessione mobile a banda stretta (tramite rete di telefonia mobile inferiore a «3G»);
    - iii) per gli individui che sono lavoratori dipendenti o lavoratori autonomi, compresi i coadiuvanti familiari, e che hanno utilizzato Internet negli ultimi dodici mesi:
      - utilizzo, nell'impiego retribuito principale, di computer, laptop, smartphone, tablet o altri dispositivi portatili;
      - utilizzo, nell'impiego retribuito principale, di altre attrezzature o macchine informatizzate, come quelle in uso nelle linee di produzione, nei trasporti o in altri servizi, compresi i dispositivi palmari, come quelli impiegati per il controllo delle scorte;
    - iv) per gli individui che sono lavoratori dipendenti o lavoratori autonomi, compresi i coadiuvanti familiari, che utilizzano computer, laptop, smartphone, tablet o altri dispositivi portatili nell'impiego retribuito principale e che hanno utilizzato Internet negli ultimi dodici mesi:
      - scambio di e-mail o inserimento di dati in basi dati, almeno una volta alla settimana, nell'impiego retribuito principale;
      - creazione o modifica di documenti elettronici, almeno una volta alla settimana, nell'impiego retribuito principale;
      - utilizzo per lavoro dei social media, almeno una volta alla settimana, nell'impiego retribuito principale;
      - utilizzo di applicazioni per ricevere compiti o istruzioni, escluse e-mail, almeno una volta alla settimana, nell'impiego retribuito principale;



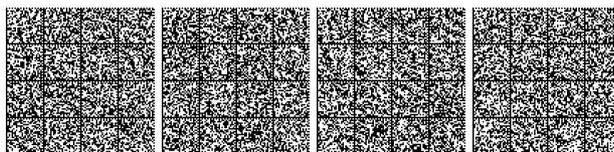
- utilizzo di software professionali specifici (ad esempio per la progettazione, l'analisi e il trattamento dei dati), almeno una volta alla settimana, nell'impiego retribuito principale;
  - sviluppo o manutenzione di sistemi o software informatici, almeno una volta alla settimana, nell'impiego retribuito principale;
  - non è stata svolta nessuna delle attività elencate, almeno una volta alla settimana, nell'impiego retribuito principale;
- v) per gli individui che sono lavoratori dipendenti o lavoratori autonomi, compresi i coadiuvanti familiari, che utilizzano computer, laptop, smartphone, tablet o altri dispositivi portatili o altre attrezzature o macchine informatizzate (come quelle in uso nelle linee di produzione, nei trasporti o in altri servizi) nell'impiego retribuito principale e che hanno utilizzato Internet negli ultimi dodici mesi:
- mutamento di mansioni negli ultimi dodici mesi, nell'impiego retribuito principale, come conseguenza dell'introduzione di nuovi software o di attrezzature informatizzate;
  - (facoltativo) partecipazione, negli ultimi dodici mesi, alla scelta, alla modifica o alla verifica dei software o delle attrezzature informatizzate utilizzate sul luogo di lavoro, nell'impiego retribuito principale;
  - (facoltativo) cambiamenti relativi al tempo impiegato per svolgere compiti ripetitivi, negli ultimi dodici mesi, nell'impiego retribuito principale: aumento, diminuzione, nessun cambiamento rilevante;
  - (facoltativo) cambiamenti relativi all'indipendenza accordata nell'organizzazione delle proprie mansioni, negli ultimi dodici mesi, nell'impiego retribuito principale: aumento, diminuzione, nessun cambiamento rilevante;
  - (facoltativo) cambiamenti relativi al controllo delle proprie prestazioni, negli ultimi dodici mesi, nell'impiego retribuito principale: aumento, diminuzione, nessun cambiamento rilevante;
  - (facoltativo) cambiamenti relativi al tempo impiegato per acquisire nuove competenze necessarie allo svolgimento del proprio lavoro, negli ultimi dodici mesi, nell'impiego retribuito principale: aumento, diminuzione, nessun cambiamento rilevante;
  - (facoltativo) cambiamenti relativi all'agevolazione della collaborazione con i colleghi o i partner commerciali, negli ultimi dodici mesi, nell'impiego retribuito principale: aumento, diminuzione, nessun cambiamento rilevante;
  - (facoltativo) cambiamenti relativi all'orario di lavoro irregolare (notte, fine settimana, turni), negli ultimi dodici mesi, nell'impiego retribuito principale: aumento, diminuzione, nessun cambiamento rilevante;
  - frequenza media del lavoro dalla propria abitazione negli ultimi dodici mesi: tutti i giorni o quasi tutti i giorni; almeno una volta alla settimana (ma non tutti i giorni); meno di una volta alla settimana, mai.

**b) Utilizzo di Internet per vari scopi da parte di individui e/o famiglie**

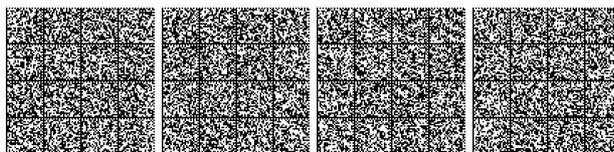
- i) per tutti gli individui:
- ultima connessione a Internet, in qualsiasi luogo, tramite qualsiasi dispositivo: negli ultimi tre mesi; in un periodo compreso fra tre mesi fa e un anno fa; più di un anno fa; mai utilizzato Internet;
- ii) per gli individui che hanno utilizzato Internet negli ultimi tre mesi:
- frequenza media dell'utilizzo di Internet negli ultimi tre mesi: tutti i giorni o quasi tutti i giorni; almeno una volta alla settimana (ma non tutti i giorni); meno di una volta alla settimana;
  - accesso a Internet negli ultimi tre mesi tramite PC da tavolo;
  - accesso a Internet negli ultimi tre mesi tramite laptop;
  - accesso a Internet negli ultimi tre mesi tramite tablet;
  - accesso a Internet negli ultimi tre mesi tramite telefono cellulare o smartphone;
  - accesso a Internet negli ultimi tre mesi tramite altri dispositivi mobili (come lettore di contenuti media o di giochi, lettore di e-book, smart watch);



- utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per spedire o ricevere e-mail;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per telefonare o effettuare videochiamate (con una webcam) via Internet (utilizzando applicazioni);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per partecipare a social network (creare un profilo utente, postare messaggi o altro);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per cercare informazioni su prodotti o servizi;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per ascoltare musica (ad esempio una web radio o musica in streaming);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per guardare la televisione in streaming (in diretta o in differita) da emittenti televisive;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per guardare video on demand da servizi commerciali;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per guardare contenuti video da servizi di condivisione;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per accedere a programmi di giochi o per scaricarli;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per cercare informazioni attinenti alla salute (su tematiche quali traumi, malattie, alimentazione, miglioramento della salute ecc.);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per fissare un appuntamento con un medico attraverso un sito web o un'app (ad esempio di un ospedale o di un centro di cura);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per vendere prodotti o servizi (ad esempio attraverso aste online);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi tre mesi per effettuare operazioni bancarie via Internet;
  - utilizzo a scopi privati negli ultimi tre mesi di spazio di archiviazione su Internet (cloud computing) per salvare documenti, immagini, musica, video o altri file;
  - utilizzo di Internet (escluse e-mail) negli ultimi tre mesi: acquisto o vendita di azioni, obbligazioni, fondi o altri servizi di investimento a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
  - utilizzo di Internet (escluse e-mail) negli ultimi tre mesi: acquisto o rinnovo di polizze assicurative esistenti, comprese quelle offerte come pacchetto associato a un altro servizio, a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
  - utilizzo di Internet (escluse e-mail) negli ultimi tre mesi: ottenimento di un prestito, di un'ipoteca o di un credito da banche o da altri fornitori di servizi finanziari a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
- iii) per gli individui che hanno utilizzato Internet tutti i giorni o quasi tutti i giorni negli ultimi tre mesi:
- impiego di Internet più volte al giorno negli ultimi tre mesi;
- iv) per gli individui che hanno utilizzato Internet negli ultimi dodici mesi:
- utilizzo a scopi privati, negli ultimi dodici mesi, di siti web o app per ottenere da un privato un alloggio (una stanza, un appartamento, una casa, una casa per vacanze ecc.): siti web intermediari o app dedicate alla ricerca di alloggi, altri siti web o app (compresi i social network), nessun utilizzo;
  - utilizzo a scopi privati, negli ultimi dodici mesi, di siti web o di app per organizzare con un privato un servizio di trasporto (ad esempio con autovettura): siti web intermediari o app dedicate alla ricerca di servizi di trasporto, altri siti web o app (compresi i social network), nessun utilizzo;



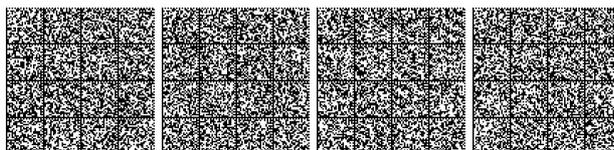
- utilizzo, negli ultimi dodici mesi, di siti web intermediari o di app per ottenere un impiego remunerato: come fonte di reddito principale, come fonte di reddito supplementare, nessun utilizzo;
  - ultimo acquisto o ordine di prodotti o servizi via Internet (tramite siti web o app; esclusi gli ordini tramite e-mail scritte manualmente, sms o mms) a scopi privati tramite qualsiasi dispositivo: negli ultimi tre mesi; in un periodo compreso fra tre mesi fa e un anno fa; più di un anno fa; mai effettuato un acquisto o inoltrato un ordine via Internet;
  - utilizzo di uno smartphone a scopi privati;
- v) per gli individui che hanno utilizzato Internet negli ultimi tre mesi per operazioni commerciali (acquisto od ordinazione di prodotti o servizi) via Internet:
- numero di volte in cui sono stati acquistati od ordinati via Internet prodotti o servizi negli ultimi tre mesi per uso privato: numero di volte o seguenti classi: 1-2 volte, tra 3 e 5 volte, tra 6 e 10 volte, > 10 volte;
  - valore totale dei prodotti o dei servizi (esclusi titoli o altri servizi finanziari) acquistati od ordinati via Internet negli ultimi tre mesi per uso privato: importo in euro o seguenti classi: inferiore a 50 EUR, tra 50 EUR e meno di 100 EUR, tra 100 EUR e meno di 500 EUR, tra 500 EUR e meno di 1 000 EUR, 1 000 EUR o più, valore sconosciuto;
- vi) per gli individui che hanno utilizzato Internet negli ultimi dodici mesi per operazioni commerciali (acquisto od ordinazione di prodotti o servizi) via Internet:
- utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare prodotti alimentari o generi di drogheria;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare articoli per la casa (mobili, giocattoli ecc., esclusa l'elettronica di consumo);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare medicinali;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare capi di abbigliamento o articoli sportivi;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare hardware;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare attrezzature elettroniche (compresi apparecchi fotografici);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare servizi di telecomunicazione (abbonamenti TV, a telecomunicazioni a banda larga, a telefonia fissa o cellulare, ricariche di carte telefoniche prepagate ecc.);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare o prenotare soggiorni di vacanza (alberghi ecc.);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare o prenotare viaggi (biglietti di mezzi di trasporto, noleggio auto ecc.);
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare o prenotare biglietti per spettacoli;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare film o musica;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare libri, riviste o giornali;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare sussidi per e-learning;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare videogiochi, altro software e altri upgrade di software;



- utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare altri prodotti o servizi;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare prodotti o servizi, secondo l'origine: venditori nazionali;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare prodotti o servizi, secondo l'origine: venditori di altri paesi dell'UE;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare prodotti o servizi, secondo l'origine: venditori del resto del mondo;
  - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per acquistare od ordinare prodotti o servizi, secondo l'origine: venditori il cui paese d'origine è sconosciuto;
- vii) per gli individui che sono lavoratori dipendenti o lavoratori autonomi, compresi i coadiuvanti familiari, che utilizzano computer, laptop, smartphone, tablet o altri dispositivi portatili o altre attrezzature o macchine informatizzate (come quelle in uso nelle linee di produzione, nei trasporti o in altri servizi) nell'impiego retribuito principale, che hanno utilizzato Internet e hanno lavorato dalla propria abitazione negli ultimi dodici mesi:
- impiego di Internet ai fini dell'impiego retribuito principale, negli ultimi dodici mesi.

**c) Sicurezza e fiducia nelle TIC**

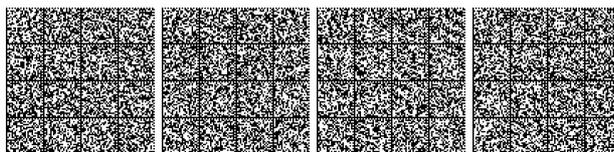
- i) per gli individui che hanno utilizzato Internet negli ultimi dodici mesi:
- utilizzo di un login semplice con nome utente e password come procedura di identificazione per servizi online (servizi bancari online, servizi pubblici, ordine o acquisto di prodotti o servizi online) a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
  - utilizzo di un accesso (login) ai social media per altri servizi come procedura di identificazione per servizi online (servizi bancari online, servizi pubblici, ordine o acquisto di prodotti o servizi online) a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
  - utilizzo di un token di autenticazione come procedura di identificazione per servizi online (servizi bancari online, servizi pubblici, ordine o acquisto di prodotti o servizi online) a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
  - utilizzo di un certificato di identificazione elettronica o di una carta tramite lettore magnetico come procedura di identificazione per servizi online (servizi bancari online, servizi pubblici, ordine o acquisto di prodotti o servizi online) a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
  - utilizzo di una procedura attuata tramite il proprio telefono cellulare (ricezione di un codice mediante messaggio) come procedura di identificazione per servizi online (servizi bancari online, servizi pubblici, ordine o acquisto di prodotti o servizi online) a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
  - utilizzo di una serie di codici PIN (tessera plastificata con codici, codici di scratch card ecc.) o di caratteri di password scelti a caso come procedura di identificazione per servizi online (servizi bancari online, servizi pubblici, ordine o acquisto di prodotti o servizi online) a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
  - utilizzo di altre procedure di identificazione elettronica per servizi online (servizi bancari online, servizi pubblici, ordine o acquisto di prodotti o servizi online) a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
  - (facoltativo) nessun utilizzo di procedure di identificazione elettronica per servizi online (servizi bancari online, servizi pubblici, ordine o acquisto di prodotti o servizi online) a scopi privati negli ultimi dodici mesi;
- ii) per gli individui che negli ultimi dodici mesi hanno utilizzato Internet e uno smartphone a scopi privati:
- utilizzo di un qualsiasi tipo di software o servizio di sicurezza (antivirus, antispam, firewall) installato automaticamente o fornito con il sistema operativo sullo smartphone usato a scopi privati;
  - utilizzo di un qualsiasi tipo di software o servizio di sicurezza (antivirus, antispam, firewall) installato tramite abbonamento dall'individuo, o da qualcun altro, sullo smartphone usato a scopi privati;



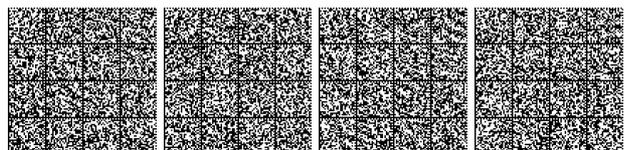
- nessun software o servizio di sicurezza (antivirus, antispam o firewall) installato sullo smartphone usato a scopi privati;
  - non è noto se un software o un servizio di sicurezza (antivirus, antispam o firewall) sia installato sullo smartphone usato a scopi privati;
  - perdita di informazioni, documenti, immagini o dati di altro genere, a causa di un virus o di un altro tipo di programma ostile, dallo smartphone usato a scopi privati;
  - nessuna perdita di informazioni, documenti, immagini o dati di altro genere, a causa di un virus o di un altro tipo di programma ostile, dallo smartphone usato a scopi privati;
  - non risulta alcuna perdita di informazioni, documenti, immagini o dati di altro genere, a causa di un virus o di un altro tipo di programma ostile, dallo smartphone usato a scopi privati;
  - limitazione o rifiuto dell'accesso ai dati personali (posizione, elenco dei contatti) almeno una volta durante l'utilizzo o l'installazione di un'applicazione sullo smartphone usato a scopi privati;
  - nessuna limitazione o nessun rifiuto dell'accesso ai dati personali (posizione, elenco dei contatti) durante l'utilizzo o l'installazione di un'applicazione sullo smartphone usato a scopi privati;
  - nessuna consapevolezza in merito alla possibilità di una limitazione o di un rifiuto dell'accesso ai dati personali (posizione, elenco dei contatti) durante l'utilizzo o l'installazione di un'applicazione sullo smartphone usato a scopi privati;
  - nessuna applicazione installata sullo smartphone usato a scopi privati;
- iii) per gli individui che, pur avendo la necessità di trasmettere moduli ufficiali, negli ultimi dodici mesi non hanno trasmesso per via telematica a scopi privati alla pubblica amministrazione (siti web o app) moduli compilati; motivo:
- timori circa la protezione e la sicurezza dei dati personali negli ultimi dodici mesi.

**d) Competenze e abilità in materia di TIC**

- i) per gli individui che sono lavoratori dipendenti o lavoratori autonomi, compresi i coadiuvanti familiari, che utilizzano computer, laptop, smartphone, tablet o altri dispositivi portatili o altre attrezzature o macchine informatizzate (come quelle in uso nelle linee di produzione, nei trasporti o in altri servizi) nell'impiego retribuito principale e che hanno utilizzato Internet negli ultimi dodici mesi:
- apprendimento dell'utilizzo di software o attrezzature informatiche ai fini dell'impiego retribuito principale, negli ultimi dodici mesi;
  - percezione delle abilità relative all'utilizzo di computer, software e applicazioni, nell'impiego retribuito principale: è necessaria un'ulteriore formazione per l'adempimento corretto delle proprie mansioni, le abilità di cui si è in possesso corrispondono alle mansioni assegnate, le abilità consentono di far fronte a mansioni più impegnative;
- ii) per gli individui che negli ultimi dodici mesi hanno utilizzato Internet: attività di apprendimento condotte per migliorare le abilità connesse all'uso di computer, software o applicazioni:
- formazione online gratuita o autoapprendimento, negli ultimi dodici mesi;
  - formazione pagata dall'individuo, negli ultimi dodici mesi;
  - formazione gratuita offerta da programmi pubblici od organizzazioni diverse dal proprio datore di lavoro, negli ultimi dodici mesi;
  - formazione fornita o pagata dal proprio datore di lavoro, negli ultimi dodici mesi;
  - formazione impartita sul posto di lavoro (collaboratori, supervisori), negli ultimi dodici mesi;
- iii) per gli individui che negli ultimi dodici mesi hanno utilizzato Internet e hanno condotto attività di apprendimento per migliorare le abilità connesse all'uso di computer, software o applicazioni; settore in cui si è svolta la formazione:
- (facoltativo) marketing online e commercio elettronico, negli ultimi dodici mesi;
  - (facoltativo) social media, negli ultimi dodici mesi;



- (facoltativo) linguaggi di programmazione, comprese progettazione e gestione di siti web, negli ultimi dodici mesi;
  - (facoltativo) analisi di dati o gestione di basi di dati, negli ultimi dodici mesi;
  - (facoltativo) manutenzione di reti informatiche, server ecc., negli ultimi dodici mesi;
  - (facoltativo) sicurezza informatica o gestione della privacy, negli ultimi dodici mesi;
  - (facoltativo) applicazioni software specifiche per lo svolgimento del proprio lavoro, negli ultimi dodici mesi;
  - (facoltativo) altri settori di formazione connessi all'utilizzo di computer, software o applicazioni, negli ultimi dodici mesi.
- e) **Uso delle TIC da parte degli individui per scambiare informazioni e servizi con le amministrazioni e i poteri pubblici (e-government)**
- i) per gli individui che hanno utilizzato Internet negli ultimi dodici mesi:
    - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per ottenere informazioni da siti web o app della pubblica amministrazione o di gestori di servizi pubblici (escluse e-mail scritte manualmente);
    - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per scaricare/stampare moduli ufficiali da siti web della pubblica amministrazione o di gestori di servizi pubblici (escluse e-mail scritte manualmente);
    - utilizzo di Internet a scopi privati negli ultimi dodici mesi per la trasmissione telematica di moduli compilati alla pubblica amministrazione o a gestori di servizi pubblici (escluse e-mail scritte manualmente);
  - ii) per gli individui che negli ultimi dodici mesi non hanno trasmesso per via telematica alla pubblica amministrazione (siti web o app) moduli compilati, a scopi privati:
    - non hanno trasmesso moduli compilati perché negli ultimi dodici mesi non vi è stata la necessità di trasmettere moduli ufficiali a scopi privati;
  - iii) per gli individui che, pur avendo la necessità di trasmettere moduli ufficiali, negli ultimi dodici mesi non hanno trasmesso per via telematica alla pubblica amministrazione (siti web o app) moduli compilati; motivo:
    - indisponibilità di un servizio telematico;
    - abilità o conoscenze insufficienti (ad esempio incapacità del rispondente di utilizzare il sito web o uso giudicato troppo complicato);
    - un terzo (ad esempio consulente, commercialista, parente o familiare) ha trasmesso per via telematica i moduli compilati per conto del rispondente;
    - altro motivo della mancata trasmissione telematica di moduli compilati alla pubblica amministrazione.
- f) **Accesso a e uso di tecnologie che permettono di collegarsi a Internet o ad altre reti, da qualsiasi luogo e in qualsiasi momento (connettività universale)**
- i) per gli individui che hanno utilizzato Internet negli ultimi tre mesi:
    - utilizzo di un telefono cellulare o di uno smartphone negli ultimi tre mesi per la connessione a Internet fuori casa, da un luogo diverso dal luogo di lavoro;
    - utilizzo di un laptop negli ultimi tre mesi per la connessione a Internet fuori casa, da un luogo diverso dal luogo di lavoro;
    - utilizzo di un tablet negli ultimi tre mesi per la connessione a Internet fuori casa, da un luogo diverso dal luogo di lavoro;
    - utilizzo di altri dispositivi mobili (quali lettore di contenuti media o di giochi, lettore di e-book, smart watch) negli ultimi tre mesi per la connessione a Internet fuori casa, da un luogo diverso dal luogo di lavoro;
    - nessun utilizzo di dispositivi mobili negli ultimi tre mesi per la connessione a Internet fuori casa, da un luogo diverso dal luogo di lavoro;



- ii) per gli individui che sono lavoratori dipendenti o lavoratori autonomi, compresi i coadiuvanti familiari, che utilizzano computer, laptop, smartphone, tablet o altri dispositivi portatili o altre attrezzature o macchine informatizzate (come quelle in uso nelle linee di produzione, nei trasporti o in altri servizi) nell'impiego retribuito principale e che hanno utilizzato Internet negli ultimi dodici mesi:
- (facoltativo) frequenza del lavoro in un sito esterno (cantiere, terreno agricolo o altri spazi pubblici/privati) o in movimento (ad esempio in un veicolo), negli ultimi dodici mesi: tutti i giorni o quasi tutti i giorni; almeno una volta alla settimana (ma non tutti i giorni), meno di una volta alla settimana, mai;
- iii) per gli individui che sono lavoratori dipendenti o lavoratori autonomi, compresi i coadiuvanti familiari, che utilizzano computer, laptop, smartphone, tablet o altri dispositivi portatili o altre attrezzature o macchine informatizzate (come quelle in uso nelle linee di produzione, nei trasporti o in altri servizi) nell'impiego retribuito principale, che hanno lavorato in un sito esterno (cantiere, terreno agricolo o altri spazi pubblici/privati) o in movimento (ad esempio in un veicolo) e che hanno utilizzato Internet negli ultimi dodici mesi:
- (facoltativo) utilizzo di laptop, smartphone, tablet o altri dispositivi portatili per il proprio lavoro, lavorando in un sito esterno (cantiere, terreno agricolo o altri spazi pubblici/privati) o in movimento (ad esempio in un veicolo), negli ultimi dodici mesi.

#### B. AMBITO DI OSSERVAZIONE

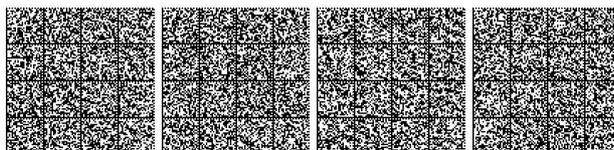
- 1) Le unità statistiche da considerare per le caratteristiche di cui alla sezione A, punto 2, del presente allegato che si riferiscono alle famiglie sono le famiglie nelle quali almeno un componente rientra nella classe di età 16-74 anni.
- 2) Le unità statistiche da considerare per le caratteristiche di cui alla sezione A, punto 2, del presente allegato che si riferiscono ai singoli individui sono gli individui di età compresa tra 16 e 74 anni.
- 3) La copertura geografica comprende le famiglie e/o gli individui ovunque residenti sul territorio dello Stato membro interessato.

#### C. PERIODO DI RIFERIMENTO

Il periodo di riferimento principale per la rilevazione delle statistiche è il primo trimestre del 2018.

#### D. CARATTERISTICHE SOCIOECONOMICHE GENERALI

- 1) Per le tematiche e le loro caratteristiche di cui alla sezione A, punto 2, del presente allegato che si riferiscono alle famiglie devono essere rilevate le seguenti caratteristiche generali:
  - a) regione di residenza secondo la classificazione NUTS1 delle regioni;
  - b) (facoltativo) regione di residenza secondo la classificazione NUTS2;
  - c) ubicazione geografica: residenti in regioni meno sviluppate, residenti in regioni in transizione, residenti in regioni più sviluppate;
  - d) grado di urbanizzazione: residenti in aree densamente popolate, residenti in aree mediamente popolate, residenti in aree scarsamente popolate;
  - e) tipologia familiare, precisando il numero di componenti della famiglia: (facoltativo) numero di persone di età compresa tra i 16 e i 24 anni; (facoltativo) numero di studenti di età compresa tra i 16 e i 24 anni; (facoltativo) numero di persone di età compresa tra i 25 e i 64 anni; (facoltativo) numero di persone di 65 anni e oltre e, da rilevare separatamente, numero di figli di età inferiore a 16 anni; (facoltativo) numero di figli di età compresa tra i 14 e i 15 anni; (facoltativo) numero di figli di età compresa tra i 5 e i 13 anni; (facoltativo) numero di figli di età pari o inferiore a 4 anni;
  - f) (facoltativo) reddito netto mensile della famiglia, da rilevare in termini di valore o utilizzando fasce compatibili con i quartili di reddito;
  - g) (facoltativo) reddito mensile netto totale equivalente della famiglia espresso in quintili.



- 2) Per le tematiche e le loro caratteristiche di cui alla sezione A, punto 2, del presente allegato che si riferiscono agli individui devono essere rilevate le seguenti caratteristiche generali:
- sesso;
  - paese di nascita, precisando se il soggetto è nato nel paese o all'estero e specificando in quest'ultimo caso se il soggetto è nato in un altro Stato membro dell'UE o in un paese extra UE;
  - paese di cittadinanza, precisando se il soggetto è cittadino del paese o cittadino di un altro paese, specificando in quest'ultimo caso se il soggetto è cittadino di un altro Stato membro dell'UE o di un paese extra UE;
  - età, in anni compiuti; (facoltativo) soggetto di età inferiore a 16 anni o maggiore di 74 anni, o entrambi i casi;
  - livello di istruzione, precisando il titolo di studio più elevato conseguito secondo l'International Standard Classification of Education (ISCED 2011): al massimo istruzione secondaria inferiore (ISCED 0, 1 o 2); istruzione secondaria superiore e postsecondaria non terziaria (ISCED 3 o 4); istruzione terziaria (ISCED 5, 6, 7 o 8); inferiore all'istruzione elementare (ISCED 0); istruzione elementare (ISCED 1); istruzione secondaria inferiore (ISCED 2); istruzione secondaria superiore (ISCED 3); istruzione post-secondaria non terziaria (ISCED 4); istruzione terziaria a ciclo breve (ISCED 5); baccalaureato o istruzione equivalente (ISCED 6); master o istruzione equivalente (ISCED 7); dottorato o istruzione equivalente (ISCED 8);
  - situazione lavorativa, precisando se la persona è lavoratore dipendente o lavoratore autonomo, compresi i coadiuvanti familiari (lavoratore dipendente o lavoratore autonomo a tempo pieno; lavoratore dipendente o lavoratore autonomo a tempo parziale; lavoratore dipendente con una occupazione permanente o un contratto di lavoro a tempo indeterminato; lavoratore dipendente con un lavoro a termine o un contratto di lavoro a tempo determinato; lavoratore autonomo, compresi i coadiuvanti familiari);
  - specificare il settore economico di occupazione:

Sezioni della NACE Rev. 2	Descrizione
A	Agricoltura, silvicoltura e pesca
B, C, D ed E	Attività estrattiva, attività manifatturiere e altre attività
F	Costruzioni
G, H e I	Commercio all'ingrosso e al dettaglio; trasporto; servizi di alloggio e di ristorazione
J	Servizi di informazione e comunicazione
K	Attività finanziarie e assicurative
L	Attività immobiliari
M e N	Servizi alle imprese
O, P e Q	Amministrazione pubblica e difesa, istruzione, sanità e assistenza sociale
R, S, T e U	Altre attività di servizi

- situazione lavorativa, precisando se la persona è disoccupata o è uno studente non compreso nelle forze di lavoro, o in altra condizione, non nelle forze di lavoro, precisando facoltativamente se la persona è ritirata dal lavoro per pensione, pensione anticipata o cessazione di attività; permanentemente inabile al lavoro; in servizio di leva o servizio civile obbligatorio; persona che svolge mansioni domestiche o è inattiva per qualsiasi altra ragione;



- i) professione secondo l'International Standard Classification of Occupations (ISCO-08), precisando se la persona è classificata come lavoratore manuale, lavoratore non manuale, lavoratore delle TIC, lavoratore non delle TIC e, facoltativamente, tutte le professioni secondo l'ISCO-08 a livello di due cifre.

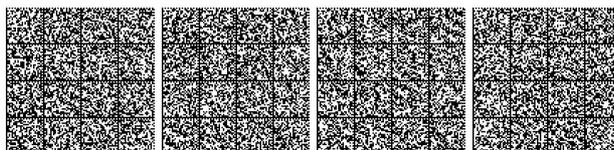
E. PERIODICITÀ

I dati richiesti nel presente allegato sono forniti una volta per l'anno 2018.

F. TERMINI DI TRASMISSIONE

- 1) I singoli record, tali da non permettere la diretta identificazione delle unità statistiche in questione, di cui all'articolo 6 e all'allegato II, punto 6, del regolamento (CE) n. 808/2004, sono trasmessi a Eurostat entro il 5 ottobre 2018. Entro tale data l'insieme di dati deve essere finalizzato, convalidato e accettato.
- 2) I metadati di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 808/2004 sono trasmessi a Eurostat entro il 31 maggio 2018.
- 3) La relazione sulla qualità di cui all'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 808/2004 è trasmessa a Eurostat entro il 5 novembre 2018.
- 4) I dati e i metadati sono trasmessi a Eurostat utilizzando il punto di accesso unico, secondo le norme di scambio specificate da Eurostat. I metadati e la relazione sulla qualità sono trasmessi utilizzando la struttura di metadati standard definita da Eurostat.

17CE2258



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/1516 DELLA COMMISSIONE****del 31 agosto 2017****recante duecentosettantaseiesima modifica del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alle organizzazioni dell'ISIL (Da'esh) e di Al-Qaeda**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio, del 27 maggio 2002, che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alle organizzazioni dell'ISIL (Da'esh) e di Al-Qaeda <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 7 bis, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 figura l'elenco delle persone, dei gruppi e delle entità a cui si applica il congelamento dei fondi e delle risorse economiche a norma di detto regolamento.
- (2) Il 27 agosto 2017 il Comitato per le sanzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite ha deciso di modificare una voce del suo elenco delle persone, dei gruppi e delle entità a cui si applica il congelamento dei capitali e delle risorse economiche. È pertanto opportuno modificare di conseguenza l'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

L'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 agosto 2017

*Per la Commissione,**a nome del presidente**Capo del Servizio degli strumenti di politica estera*<sup>(1)</sup> GUL 139 del 29.5.2002, pag. 9.

## ALLEGATO

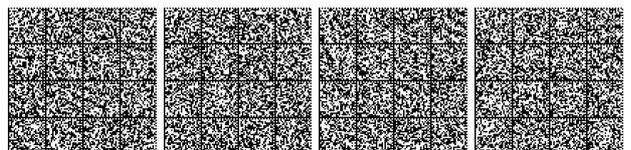
Nell'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002, all'elenco «Persone fisiche», i dati identificativi della voce:

«Kevin Guiavarch. Data di nascita: 12.3.1993. Luogo di nascita: Parigi, Francia. Cittadinanza: francese. Altre informazioni: localizzato in Siria dal 2012. Data di designazione di cui all'articolo 7 quinquies, paragrafo 2, punto i): 23.9.2014.»

sono sostituiti dai seguenti:

«Kevin Jordan Axel Guiavarch. Data di nascita: 12.3.1993. Luogo di nascita: Parigi (Francia). Cittadinanza: francese. N. del passaporto: passaporto francese n. 12CP63882.3FRA, rilasciato il 31.7.2012 (valido fino al 30.7.2022). N. di identificazione nazionale: carta d'identità francese n. 070275Q007873, rilasciata il 16.2.2007 (valida fino al 15.2.2017). Indirizzo: a) Grenoble (Francia) (residente dal 1993 al 2012); b) Repubblica araba siriana (ivi localizzato fra il 2012 e il 2016); c) Turchia (da giugno 2016 a gennaio 2017); d) Francia (in reclusione da gennaio 2017). Altre informazioni: data di designazione di cui all'articolo 7 quinquies, paragrafo 2, lettera i): 23.9.2014.»

17CE2259



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/1517 DELLA COMMISSIONE****del 31 agosto 2017****recante fissazione dei dazi all'importazione nel settore dei cereali applicabili a decorrere dal 1° settembre 2017**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 183,

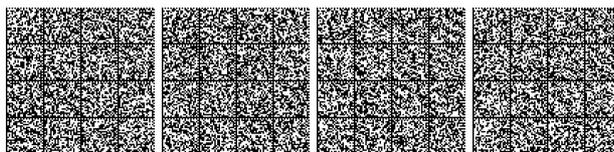
considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 642/2010, della Commissione <sup>(2)</sup> il dazio all'importazione per i prodotti dei codici NC 1001 11 00, 1001 19 00, ex 1001 91 20 [frumento (grano) tenero da seme], ex 1001 99 00 [frumento (grano) tenero di alta qualità, diverso da quello da seme], 1002 10 00, 1002 90 00, 1005 10 90, 1005 90 00, 1007 10 90 e 1007 90 00 è pari al prezzo d'intervento applicabile a tali prodotti all'atto dell'importazione e maggiorato del 55 %, deduzione fatta del prezzo cif all'importazione applicabile alla spedizione in causa. Tale dazio, tuttavia, non può essere superiore all'aliquota dei dazi della tariffa doganale comune.
- (2) A norma dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 642/2010, ai fini del calcolo del dazio all'importazione di cui al paragrafo 1 del medesimo articolo, per i prodotti in questione sono fissati regolarmente prezzi rappresentativi all'importazione cif.
- (3) A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 642/2010, il prezzo da prendere in considerazione per calcolare il dazio all'importazione per i prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, del suddetto regolamento è il prezzo rappresentativo cif all'importazione giornaliero, determinato in base al metodo previsto all'articolo 5 del medesimo regolamento.
- (4) Occorre fissare i dazi all'importazione per il periodo a decorrere dal 1° settembre 2017, applicabili fino all'entrata in vigore di una nuova fissazione.
- (5) Conformemente all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 642/2010, occorre che il presente regolamento entri in vigore il giorno della sua pubblicazione,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

A decorrere dal 1° settembre 2017, i dazi all'importazione nel settore dei cereali, di cui all'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 642/2010, sono quelli fissati nell'allegato I del presente regolamento sulla base degli elementi riportati nell'allegato II.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 642/2010 della Commissione, del 20 luglio 2010, recante modalità d' applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio in ordine ai dazi all'importazione nel settore dei cereali (GUL 187 del 21.7.2010, pag. 5).

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

Fatto a Bruxelles, il 31 agosto 2017

*Per la Commissione,*

*a nome del presidente*

Jerzy PLEWA

*Direttore generale*

*Direzione generale dell'agricoltura e dello sviluppo rurale*

—



## ALLEGATO I

**Dazi all'importazione dei prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 642/2010 applicabili a decorrere dal 1° settembre 2017**

Codice NC	Designazione delle merci	Dazi all'importazione <sup>(1)</sup> (EUR/t)
1001 11 00	FRUMENTO (grano) duro da seme	0,00
1001 19 00	FRUMENTO (grano) duro di alta qualità, diverso da quello da seme	0,00
	di qualità media, diverso da quello da seme	0,00
	di qualità bassa, diverso da quello da seme	0,00
ex 1001 91 20	FRUMENTO (grano) tenero da seme	0,00
ex 1001 99 00	FRUMENTO (grano) tenero di alta qualità, diverso da quello da seme	0,00
1002 10 00	SEGALA da seme	10,95
1002 90 00	SEGALA non destinata alla semina	10,95
1005 10 90	GRANTURCO da seme, diverso dal granturco ibrido	10,95
1005 90 00	GRANTURCO, diverso dal granturco da seme <sup>(2)</sup>	10,95
1007 10 90	SORGO da granella, diverso da quello ibrido destinato alla semina	10,95
1007 90 00	SORGO da granella, diverso dal sorgo destinato alla semina	10,95

<sup>(1)</sup> A norma dell'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 642/2010, l'importatore può beneficiare di una riduzione dei dazi pari a:

- 3 EUR/t se il porto di sbarco si trova nel Mar Mediterraneo (al di là dello stretto di Gibilterra) o nel Mar Nero e se le merci arrivano nell'Unione attraverso l'Oceano Atlantico o il Canale di Suez,
- 2 EUR/t se il porto di sbarco si trova in Danimarca, in Estonia, in Irlanda, in Lettonia, in Lituania, in Polonia, in Finlandia, in Svezia, nel Regno Unito oppure sulla costa atlantica della Penisola iberica e se le merci arrivano nell'Unione attraverso l'Oceano Atlantico.

<sup>(2)</sup> L'importatore può beneficiare di una riduzione forfettaria di 24 EUR/t se sono soddisfatte le condizioni fissate all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 642/2010.



## ALLEGATO II

## Elementi per il calcolo dei dazi fissati nell'allegato I

1. Medie nel periodo di riferimento di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 642/2010:

(EUR/t)

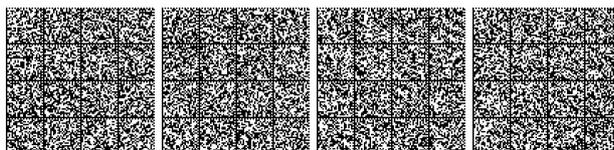
	Frumento tenero <sup>(1)</sup>	Granturco
Borsa	Minneapolis	Chicago
Quotazione	215,68	113,84
Premio sul Golfo	—	14,74
Premio sui Grandi laghi	35,38	—

<sup>(1)</sup> Premio positivo di 14 EUR/t incluso [articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 642/2010].

2. Medie nel periodo di riferimento di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 642/2010:

Spese di nolo: Golfo del Messico-Rotterdam	17,50 EUR/t
Spese di nolo: Grandi laghi-Rotterdam	38,05 EUR/t

17CE2260



## DECISIONE (UE) 2017/1518 DELLA COMMISSIONE

del 31 agosto 2017

**che conferma la partecipazione dell'Irlanda al regolamento (UE) 2017/353 del Parlamento europeo e del Consiglio che sostituisce gli allegati A e B del regolamento (UE) 2015/848 relativo alle procedure di insolvenza**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il protocollo (n. 21), allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, sulla posizione del Regno Unito e dell'Irlanda rispetto allo spazio di libertà, sicurezza e giustizia, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) con lettera alla Commissione europea, datata 7 giugno 2017, l'Irlanda ha notificato il proprio intento di accettare il regolamento (UE) 2017/353 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> e di essere vincolata dallo stesso.
- (2) La partecipazione dell'Irlanda al suddetto regolamento non è subordinata ad alcuna condizione specifica e non occorrono misure transitorie. La Commissione osserva che l'Irlanda è vincolata dal regolamento (UE) 2015/848 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> e la misura oggetto dell'attuale notifica dell'Irlanda semplicemente aggiorna l'allegato di tale regolamento, contenente l'elenco delle procedure di insolvenza nazionali.
- (3) È quindi opportuno confermare la partecipazione dell'Irlanda al regolamento (UE) 2017/353.
- (4) Al fine di consentire all'Irlanda di applicare quanto prima il regolamento relativo alle procedure d'insolvenza e il suo allegato A, come sostituito dal regolamento (UE) 2017/353, la presente decisione dovrebbe entrare in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

È confermata la partecipazione dell'Irlanda al regolamento (UE) 2017/353.

*Articolo 2*La presente decisione entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 31 agosto 2017

*Per la Commissione**Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) 2017/353 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che sostituisce gli allegati A e B del regolamento (UE) 2015/848 relativo alle procedure di insolvenza (GU L 57 del 3.3.2017, pag. 19).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) 2015/848 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2015, relativo alle procedure di insolvenza (GU L 141 del 5.6.2015, pag. 19).



**DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2017/1519 DELLA COMMISSIONE****del 1° settembre 2017****che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri***[notificata con il numero C(2017) 6056]***(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 89/662/CEE del Consiglio, dell'11 dicembre 1989, relativa ai controlli veterinari applicabili negli scambi intracomunitari, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 9, paragrafo 4,vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari e zootecnici applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e prodotti di origine animale, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 <sup>(3)</sup> della Commissione è stata adottata in seguito alla comparsa di focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5 in vari Stati membri («gli Stati membri interessati») e all'istituzione di zone di protezione e sorveglianza da parte delle autorità competenti degli Stati membri interessati in conformità alla direttiva 2005/94/CE del Consiglio <sup>(4)</sup>.
- (2) La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 stabilisce che le zone di protezione e sorveglianza istituite dalle autorità competenti degli Stati membri interessati in conformità alla direttiva 2005/94/CE devono comprendere almeno le zone elencate come zone di protezione e sorveglianza nell'allegato di tale decisione di esecuzione. Essa prevede altresì che le misure da applicarsi nelle zone di protezione e sorveglianza, secondo quanto stabilito dall'articolo 29, paragrafo 1, e dall'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE, siano mantenute almeno fino alle date indicate nell'allegato della decisione di esecuzione per quelle zone.
- (3) L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è stato successivamente modificato dalle decisioni di esecuzione (UE) 2017/417 <sup>(5)</sup>, (UE) 2017/554 <sup>(6)</sup>, (UE) 2017/696 <sup>(7)</sup>, (UE) 2017/780 <sup>(8)</sup>, (UE) 2017/819 <sup>(9)</sup>, (UE) 2017/977 <sup>(10)</sup>, (UE) 2017/1139 <sup>(11)</sup>, (UE) 2017/1240 <sup>(12)</sup>, (UE) 2017/1397 <sup>(13)</sup>, (UE) 2017/1415 <sup>(14)</sup> e (UE) 2017/1484 <sup>(15)</sup> della Commissione per tenere conto delle modifiche delle zone di protezione e sorveglianza istituite dalle autorità competenti degli Stati membri conformemente alla direttiva 2005/94/CE, in seguito alla comparsa di ulteriori focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5 nell'Unione. La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è stata modificata dalla decisione di esecuzione (UE) 2017/696 anche al fine di stabilire norme riguardanti la spedizione di partite di pulcini di un giorno dalle zone elencate nell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247, a seguito di alcuni miglioramenti della situazione epidemiologica relativa al virus in questione nell'Unione.
- (4) La situazione complessiva dell'influenza aviaria ad alta patogenicità nell'Unione è in costante miglioramento. Dalla data dell'ultima modifica apportata alla decisione di esecuzione (UE) 2017/247 con la decisione di esecuzione (UE) 2017/1484, l'Italia ha tuttavia riscontrato e notificato alla Commissione nuovi focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N8 in aziende avicole, precisamente nelle regioni Lombardia e Veneto. L'Italia ha inoltre comunicato alla Commissione di aver adottato le misure necessarie prescritte dalla direttiva 2005/94/CE, comprendenti l'istituzione di zone di protezione e sorveglianza attorno alle aziende avicole infette.



- (5) La Commissione ha esaminato le misure che l'Italia ha adottato conformemente alla direttiva 2005/94/CE a seguito dei recenti focolai di influenza aviaria del sottotipo H5N8 in tale Stato membro e ha accertato che i confini delle zone di protezione e sorveglianza istituite dall'autorità italiana competente si trovano a una distanza sufficiente dalle aziende in cui è stata confermata la presenza di un focolaio di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N8.
- (6) Al fine di prevenire inutili perturbazioni degli scambi all'interno dell'Unione e di evitare che paesi terzi impongano ostacoli ingiustificati agli scambi, è necessario descrivere rapidamente a livello di Unione, in collaborazione con l'Italia, le zone di protezione e sorveglianza istituite in Italia, in conformità alla direttiva 2005/94/CE, a seguito dei recenti focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N8 in tale Stato membro. Le voci relative all'Italia dell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 dovrebbero pertanto essere aggiornate per tenere conto della nuova situazione epidemiologica in tale Stato membro in relazione a tale malattia. È necessario in particolare aggiungere nuove voci per alcune aree della Lombardia e del Veneto in modo da tenere conto della nuova situazione.
- (7) L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 dovrebbe pertanto essere modificato al fine di aggiornare la regionalizzazione a livello dell'Unione per includere le zone di protezione e sorveglianza istituite dall'Italia, in conformità alla direttiva 2005/94/CE, e la durata delle restrizioni in esse applicabili.
- (8) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la decisione di esecuzione (UE) 2017/247.
- (9) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è modificato in conformità all'allegato della presente decisione.

*Articolo 2*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 1° settembre 2017

*Per la Commissione*  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 395 del 30.12.1989, pag. 13.

<sup>(2)</sup> GU L 224 del 18.8.1990, pag. 29.

<sup>(3)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2017/247 della Commissione, del 9 febbraio 2017, relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 36 dell'11.2.2017, pag. 62).

<sup>(4)</sup> Direttiva 2005/94/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2005, relativa a misure comunitarie di lotta contro l'influenza aviaria e che abroga la direttiva 92/40/CEE (GU L 10 del 14.1.2006, pag. 16).

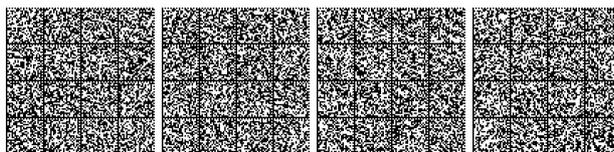
<sup>(5)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2017/417 della Commissione, del 7 marzo 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 63 del 9.3.2017, pag. 177).

<sup>(6)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2017/554 della Commissione, del 23 marzo 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 79 del 24.3.2017, pag. 15).

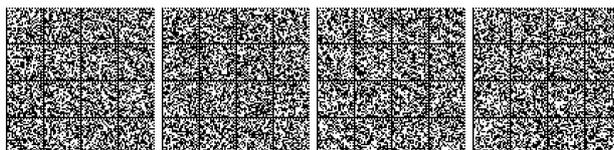
<sup>(7)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2017/696 della Commissione, dell'11 aprile 2017, che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 101 del 13.4.2017, pag. 80).

<sup>(8)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2017/780 della Commissione, del 3 maggio 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 116 del 5.5.2017, pag. 30).

<sup>(9)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2017/819 della Commissione, del 12 maggio 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 122 del 13.5.2017, pag. 76).



- (<sup>10</sup>) Decisione di esecuzione (UE) 2017/977 della Commissione, dell'8 giugno 2017, che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 146 del 9.6.2017, pag. 155).
- (<sup>11</sup>) Decisione di esecuzione (UE) 2017/1139 della Commissione, del 23 giugno 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 164 del 27.6.2017, pag. 59).
- (<sup>12</sup>) Decisione di esecuzione (UE) 2017/1240 della Commissione, del 7 luglio 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 177 dell'8.7.2017, pag. 45).
- (<sup>13</sup>) Decisione di esecuzione (UE) 2017/1397 della Commissione, del 27 luglio 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 197 del 28.7.2017, pag. 13).
- (<sup>14</sup>) Decisione di esecuzione (UE) 2017/1415 della Commissione, del 3 agosto 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 203 del 4.8.2017, pag. 9).
- (<sup>15</sup>) Decisione di esecuzione (UE) 2017/1484 della Commissione, del 17 agosto 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 214 del 18.8.2017, pag. 28).



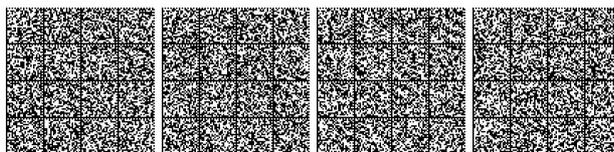
## ALLEGATO

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è così modificato:

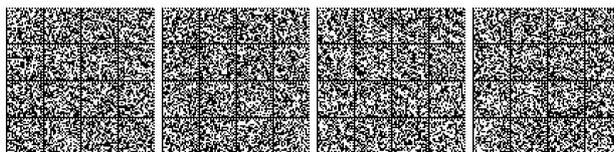
1) nella parte A, la voce relativa all'Italia è sostituita dalla seguente:

«Stato membro: Italia

Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN): a est della SP10, a ovest e a sud di via Levaldello, a est di via Gerra, a est di via L.T. Casalini, a est di via Napoleone Bonaparte, via Dante Alighieri, a sud di via Barche di Solferino, via Bertasetti, via Barche; a nord di via Levaldello</li> <li>— Comune di SOLFERINO (MN): a sud di via Barche, a ovest di via G. Garibaldi, via Cavriana, a nord della SP12</li> </ul>	4.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN): a est di via Castellina, via Pigliaquaglie, via Berettina, a sud di via Dottorina, via Levaldello</li> <li>— Comune di SOLFERINO (MN): a sud della SP12</li> <li>— Comune di CAVRIANA (MN): a sud-ovest della SP8, via Capre, a ovest di Monte 3 Galline</li> <li>— Comune di GUIDIZZOLO (MN): a ovest di via S. Cassiano, a nord-est di via Tiziano, a nord-est della SP236, a ovest della strada rurale che collega la SP236 a str. S. Martino, a sud di str. S. Martino, a ovest della strada rurale che collega str. S. Martino a via S. Andrea, a nord di str. per Medole, a ovest di via Oratorio, a sud di Canale Virgilio, a ovest di via Lombardia, a sud-ovest della SP10</li> <li>— Comune di MEDOLE (MN)</li> <li>— Comune di CASTEL GOFFREDO (MN): a nord-est della SP6, a est e a nord di Contrada S. Anna, a nord di str. Baldese, a ovest della strada rurale che interseca la SP6 al km 13, a nord-est della SP6, a est di via Martiri di Bellfiore, di str. Medole, a nord-est di via Malfada, a est e a nord di Contrada Perosso Sopra, a est di str. Profondi, via Castellina</li> </ul>	10.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di SOLFERINO (MN): a nord di via della Baita, della strada rurale che collega via della Baita a via Ca' Morino, a ovest di via Ca' Morino</li> <li>— Comune di POZZOLENGO (BS): a sud-ovest di Loc. Bella Vista, a ovest della strada rurale che collega Località Bella Vista a Località Volpe, a ovest della strada rurale che collega Località Volpe a Località Rondotto, a nord di Località Rondotto, a ovest di Località Celadina Nuova, via Valletta</li> <li>— Comune di CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN): a est di via Fabio Filzi, a nord di via Levaldello, a est della SP82, via L. T. Casilini, a sud di via Giuseppe Verdi, a est di via dei Morei, a sud di via Barche di Solferino, a nord-est di via Bertasetti, via Fichetto, a est e a sud di via Astore, a est di via del Bertocco, a sud-ovest di via Albana</li> <li>— Comune di CAVRIANA (MN): a ovest della SP8, via Georgiche, via Madonna della Porta, via Pozzone, a nord-ovest della SP15, a nord-est della SP13, a est della SP8</li> <li>— Comune di DESENZANO DEL GARDA (BS): a est di via Vaccarolo, a sud-ovest di Località Taverna, Località Bella Vista;</li> <li>— Comune di LONATO DEL GARDA (BS): a sud-est di via Mantova, a sud e a ovest di via Navicella, a est di via Montefalcone, a sud e a est di via Fenil Bruciato, a est di Pietra Pizzola, a sud-est di via Castel Venzago, via Centenaro</li> </ul>	3.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di RONCO ALL'ADIGE (VR): a ovest di via Paluvecchio, a nord e a ovest di via Valle Tomba, a nord della SP21, a ovest della SP19</li> </ul>	13.9.2017



Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di ZEVIO (VR): a est di via S. Spirito, a sud di via Botteghe, a est di via Bertolda</li> <li>— Comune di PALÙ (VR): a nord-est di via Rizza, a nord-est e a nord di Località Stagnà Nuovo/Vecchio, a est di via Piave</li> <li>— Comune di OPPEANO (VR): a est della SP20, a sud della SP44</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di ZIMELLA (VR): a est di via Fedriga, a sud di via Fiorette e via Baffa, a est e a sud di via S. Martino; a ovest della SP500, a sud di via Callesella, a ovest di via Larga</li> <li>— Comune di VERONELLA (VR): a nord-est della SP7b, a sud-est di via Fiume, a sud di via Colonnello Rossi, piazza S. Gregorio, a est di via Brusio; a nord di fosso Fossa Bassa</li> <li>— Comune di ALBAREDO D'ADIGE (VR): a nord di via Pascoloni, via Carotta, a est di via Presina, a nord-est di via Cadelseste, a est della SP18</li> <li>— Comune di COLOGNA VENETA (VR): a ovest e a nord di via S. Giustina, a ovest della SP7</li> </ul>	14.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di ANGIARI (VR): a sud-est della SP44c, a est di via Lungo Bussè, a sud e ad est e a nord di via Boscarola</li> <li>— Comune di BONAVIGO (VR): a ovest e a sud della SP44b</li> <li>— Comune di LEGNAGO (VR): a nord-ovest di via Palazzina, SP46c dir, via G.B. Giudici, a nord di via Corradina, a ovest di via Lungo Bussè, a nord-ovest di viale Regina Margherita, a nord di via XXIV Maggio, a est di via Passeggio, via Disciplina, a nord-ovest e a ovest di via degli Alpini, via Padana Inferiore Est, a nord-ovest della SR10, a ovest di via Custoza, a sud-est di via S. Vito, a sud della SP44b</li> <li>— Comune di CEREÀ (VR): a sud della SP44c, a ovest di via Palesella, a sud di via Guanti, a est della SP45, a sud di via Cesare Battisti, a est di via Paride da Cerea, a est e a nord della SR10</li> </ul>	15.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CERVIGNANO D'ADDA (LO)</li> <li>— Comune di BOFFALORA D'ADDA (LO) a ovest della SP1, SP25</li> <li>— Comune di MULAZZANO (LO): a nord-est della SP202, SP158, a est di via Quattiano, a nord-est di via Roma, Piazza della Chiesa, a est di via Cassino, SP 158</li> <li>— Comune di ZELO BUON PERSICO (LO) a ovest della SP16, a sud e a est della strada rurale che collega la SP16 e la SP16d, a est della SP16d, a sud e a est di Circonvallazione Zelo Buon Persico, a nord-est di via Dante</li> <li>— Comune di GALGAGNANO (LO)</li> <li>— Comune di SPINO D'ADDA (CR): a sud di Canale Vacchelli, a ovest della SP1, viale della Vittoria, a sud e a ovest della SP1</li> </ul>	16.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di SAN PIETRO DI MORUBIO (VR): a est di via Casari, via Borgo, via Farfusola</li> <li>— Comune di ROVERCHIARA (VR): a sud di via Molaro, a sud-ovest di via Anesi, a ovest di via Borcola, a sud di via Viola, a ovest di via Bussè, a sud della SP3, a sud e a ovest di via Casalino</li> <li>— Comune di CEREÀ (VR): a nord della SP44c, a est di via Polesella, a nord di via Guanti, a ovest della SP45, a nord di via Cesare Battisti, a est della SP2, via Isolella Bassa</li> <li>— Comune di ANGIARI (VR): a nord-ovest della SP44c, a ovest di via Lungo Bussè, a nord e a ovest e a sud di via Boscarola</li> </ul>	20.9.2017

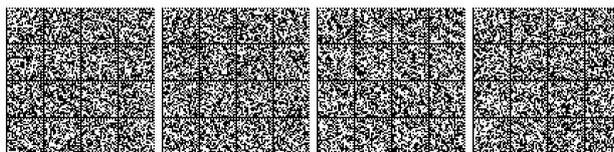


Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CHIGNOLO PO (PV) a est della SP193, a sud di via Don Sbarsi, a est di via Mariotto</li> <li>— Comune di MONTICELLI PAVESE (PV)</li> <li>— Comune di ROTTOFRENO (PC): a nord della E70</li> <li>— Comune di SARMATO (PC): a nord della E70</li> <li>— Comune di PIEVE PORTO MORONE (PV) a est della SP412, a sud della SP193</li> <li>— Comune di BADIA PAVESE (PV): a sud-est della SP193, via Roma</li> </ul>	21.9.2017»

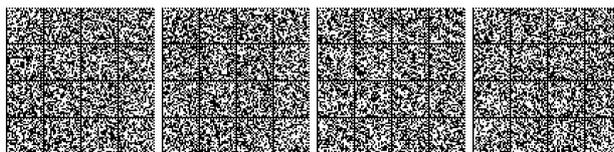
2) nella parte B, la voce relativa all'Italia è sostituita dalla seguente:

«Stato membro: Italia

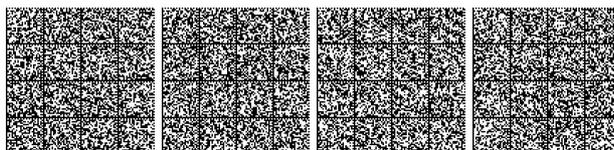
Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN): a sud di via Astore, di via Fichetto, di via Astore, a est della SP83, a sud di via Giuseppe Mazzini, a est di via Casino Pernestano, di via Roversino, a nord di via Dottorina, a ovest della SP10, a est e a sud di via Levadello, a ovest di via Gerra, a ovest di via L. T. Casalini, a ovest di via Napoleone Bonaparte, via Dante Alighieri, a nord di via Barche di Solferino, via Bertasetti, via Barche</li> <li>— Comune di SOLFERINO (MN): a nord di via Barche, a ovest di via San Martino</li> </ul>	dal 25.8.2017 al 19.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di GUIDIZZOLO (MN): a sud di str. per Medole, a sud-ovest di via Casarole, a ovest di via Marchionale a sud di str. per Medole, a est di via Oratorio, a nord di Canale Virgilio, a est di via Lombardia, a nord-est della SP10</li> <li>— Comune di CASTEL GOFFREDO (MN): a est della SP8, di viale Prof. B. Umbertini, di via Monteverdi, a nord della SP6, a nord-est di via C. Battisti, a est di via Ospedale, a nord-est di str. Zocca; a sud-ovest della SP6, a ovest e a sud di Contrada S. Anna, a sud di str. Baldese, a est della strada rurale che interseca la SP6 al km 13, a sud-ovest della SP6, a ovest di via Martiri di Belfiore, di str. Medole, a sud-ovest di via Malfada</li> </ul>	dal 10.8.2017 al 19.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di DESENZANO DEL GARDA (BS): a nord dell'autostrada A4</li> <li>— Comune di MONTICHIARI (BS): a sud della SP668, a est di via Sant'Eurosia, di via Boschetti di Sopra, a sud di via Mantova, a est di via Padre Annibale di Francia, di str. Vicinale Scoler, di via Scoler, a sud della SP236, della SP668, a est della SP29, a nord-est di via Montechiaresa; a ovest del fiume Chiese, a ovest di via Mantova</li> <li>— Comune di LONATO DEL GARDA (BS): a sud-ovest della SP11, a est della SP25, a sud-est della SP668; a nord della SP668, a nord-est di via Malocche, a ovest e a nord di via Fossa, a nord di via Cominello, a ovest di via Monte Mario, a nord di via S. Tommaso, a ovest e a nord di via Monte Semo, a ovest di via Bordena, a sud-ovest di via Marziale Cerruti, a nord dell'autostrada A4</li> <li>— Comune di MONZAMBANO (MN): a ovest della SP19, a sud della SP74, a ovest della str. S. Pietro; a est di Località Caccia, SP18</li> <li>— Comune di POZZOLENGO (BS): a sud della E70; a nord di Località Cobue Sotto, a est di Località Cascina Ceresa, a nord di Località Giacomo Sotto, a est di via Sirmione, a nord-ovest della SP106</li> </ul>	2.9.2017



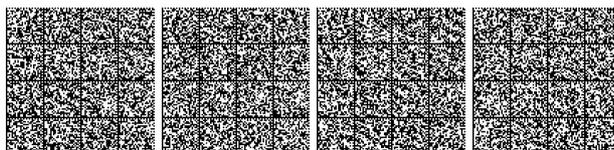
Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di SORGA' (VR): a est di via S. Pietro</li> <li>— Comune di ISOLA della SCALA (VR): a est di via S. Zeno, a sud della SP20a, a est della strada rurale che interseca via S. Gabriele al civico 30, a ovest e a sud di via S. Gabriele, a ovest e a sud di via Guasto, a est di via Gabbietta, a sud di via Cognare</li> <li>— Comune di SALIZZOLE (VR): a ovest della SP48c, a sud della SP20, a ovest di via G. Rossini, a sud di via Dante Alighieri, a ovest di via Lavacchio, a sud di via Franchine</li> <li>— Comune di NOGARA (VR): a nord di via Spin, a est di via Montalto, di via Olmo, a nord della SR10, a ovest della SS12, della SP20</li> </ul>	dal 22.8.2017 al 2.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CASTELLUCCHIO (MN): a est di via Mantellazze, di via Marchiodola, a nord della SP55 e a nord-ovest di via Borsatta, di str. Picco, di str. Fontana</li> <li>— Comune di RODIGO (MN): a sud-est della SP1, a sud-ovest della SP1</li> </ul>	dal 26.8.2017 al 3.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CURTATONE (MN)</li> <li>— Comune di PIUBEGA (MN): a sud-est della SP7, a sud della SP1</li> <li>— Comune di MARCARIA (MN): a sud-est della SP10, a est della SP57</li> <li>— Comune di MARMIROLO (MN): a ovest della SP236</li> <li>— Comune di SAN MARTINO DALL'ARGINE (MN): a nord della SP58, a est della SP78, a nord-est della sponda sinistra del fiume Oglio</li> <li>— Comune di GAZZUOLO (MN): a est della SP58</li> <li>— Comune di ACQUANEGRA SUL CHIESE (MN): a nord-est della SP67, a sud-est della SP17</li> <li>— Comune di RODONDESCO (MN)</li> <li>— Comune di GOITO (MN): a est della SP7, a sud-ovest della SP16, a ovest e a sud della SP236</li> <li>— Comune di MANTOVA (MN): a nord-ovest di via Brescia, a est della SR62, a nord-ovest della SP10, a ovest di viale Pompilio, a ovest della SP29</li> <li>— Comune di PORTO MANTOVANO (MN): a ovest della SP236, di via Brescia</li> <li>— Comune di GAZOLDO DEGLI IPPOLITI (MN)</li> <li>— Comune di CASTELLUCCHIO (MN): a ovest di via Mantellazze, di via Marchiodola, della SP55, a sud-est di via Borsatta, str. Picco, str. Fontana</li> <li>— Comune di RODIGO (MN): a nord-ovest della SP1, a nord-est della SP1</li> </ul>	3.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di TREVENUOLO (VR): a nord-est della SP50a, a est di via N. Sauro, a sud di via Decima, di str. Marinella, a est di Corte Mantellina</li> <li>— Comune di ISOLA della SCALA (VR): a sud della SP50b, a ovest della strada rurale che interseca la SP50b al km 4, a sud della SP50b, a sud della SP24, a est di via Verona, a sud e a est di via Tavole di Casalbergo, a ovest della SS12, a sud della SP24, a ovest di via Rosario, a nord di via Selesetto, a ovest della strada rurale che interseca via S. Gabriele al civico 30, a ovest e a sud di via S. Gabriele, a ovest della strada rurale che interseca via Ave, a nord della SP20a, a ovest di via S. Zeno</li> <li>— Comune di ERBE' (VR): a sud e a est della SP50a</li> <li>— Comune di SORGA' (VR): a nord di via Albarella, a est e a ovest della SP20a, a nord della SP50, a est di via Bosco, a est e a nord di via Gamandone</li> </ul>	dal 25.8.2017 al 2.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di ERBE' (VR): a nord e a ovest della SP50a</li> </ul>	2.9.2017



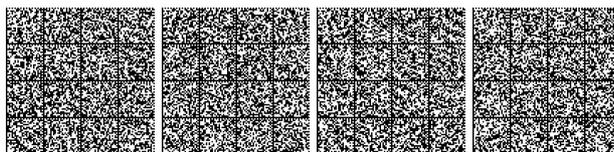
Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di TREVENUOLO (VR): a sud-ovest della SP50a, a ovest di via N. Sauro, a nord di via Decima, di str. Marinella, a ovest di Corte Mantellina</li> <li>— Comune di ISOLA della SCALA (VR): a nord della SP50b, a est della strada rurale che interseca la SP50b al km 4, a nord della SP50b, a nord della SP24, a ovest di via Verona, a nord e a ovest di via Tavole di Casalbergo, a est della SP12, a nord della SP24, a est di via Rosario, a sud di via Selesetto, a est della strada rurale che interseca via S. Gabriele al civico 30, a nord di via S. Gabriele, via S. Guasto, a ovest di via Gabbietta, a nord di via Franchine</li> <li>— Comune di SORGÀ (VR): a ovest e a sud di via Gamandone, a ovest di via Bosco, a sud della SP50, a est e a ovest della SP20a, a sud di via Albarella, a ovest di via S. Pietro</li> <li>— Comune di SALIZOLE (VR): a nord-ovest di via Pascoletto, a sud-est di via Capitello, a nord-ovest della SP20, a est di via G. Rossini, a nord di via Dante Alighieri, a est di via Lavacchio, a nord di via Franchine</li> <li>— Comune di NOGARA (VR): a sud di via Spin, a ovest di via Montalto, di via Olmo, a sud della SR10, a est della SS12, della SP20, a ovest della SP48c, a sud della SR10</li> <li>— Comune di VIGASIO (VR)</li> <li>— Comune di BUTTAPIETRA (VR): a sud della SP51</li> <li>— Comune di SAN GIOVANNI LUPATOTO (VR): a sud di via Acque</li> <li>— Comune di OPPEANO (VR): a ovest della SP2, a sud-est di via Antonio Salieri, a ovest della SS434, a nord di via Spinetti, a ovest di via Marco Biagi, a nord di via Ferruccio Busoni, a ovest della SP2</li> <li>— Comune di BOVOLONE (VR): a ovest di via Dosso, viale del Silenzio, a sud-ovest della SP2</li> <li>— Comune di CASTEL D'ARIO (MN)</li> <li>— Comune di BIGARELLO (MN)</li> <li>— Comune di CASTELBELFORTE (MN)</li> <li>— Comune di ROVERBELLA (MN): a est dell'autostrada del Brennero (A22)</li> <li>— Comune di NOGAROLE ROCCA (VR): a est di via Colombare, di via Guglielmo Marconi, di via Molinare, della strada rurale che interseca Torre Storta al civico 22</li> <li>— Comune di POVEGLIANO VERONESE (VR): a est della SP52, a sud di via dei Ronchi</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di SORBOLO (PR): a sud di str. Certosino — stradone dell'Aia — via della Mina — str. del Ferrari</li> <li>— Comune di BRESCELLO (RE): a sud di str. Vignoli; a est della str. provinciale SP62R e della str. della Cisa</li> <li>— Comune di MEZZANI (PR): a est della strada provinciale 72, a sud del fiume Po</li> </ul>	<p>dall'1.9.2017 al 9.9.2017</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di PARMA (PR): a est della strada provinciale SP9, a nord della tangenziale di Parma (fino all'uscita n. 7), della strada statale SS9</li> <li>— Comune di GATTATICO (RE)</li> <li>— Comune di POVIGLIO (RE)</li> <li>— Comune di BORETTO (RE)</li> <li>— Comune di TORRILE (PR)</li> <li>— Comune di COLORNO (PR)</li> <li>— Comune di CASTELNOVO DI SOTTO (RE): a nord di via A. Alberici, a ovest di via Villafranca, a ovest di str. Pescatora e di via Tolara</li> </ul>	<p>9.9.2017</p>



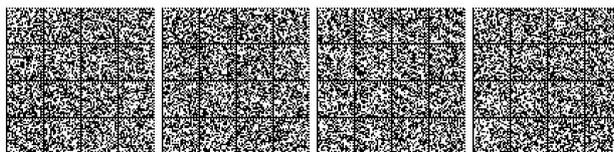
Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CAMPEGINE (RE): a nord della strada provinciale SP112, a ovest di str. Pescatora</li> <li>— Comune di VIADANA (MN): a sud-ovest di via Ottoponti Bragagnina — via Ottoponti Salina, a ovest di via Ottoponti e dell'abitato di Salina</li> <li>— Comune di CASALMAGGIORE (CR): a sud-est della SP 343 R — Ponte Asolana, a sud della SP ex SS 420, a ovest di Case San Quirico, a sud di Case Sparse Quattro Case — via Valle, a ovest di Via Manfrassina</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN): a est della SP10, a ovest e a sud di via Levadello, a est di via Gerra, a est di via L.T. Casalini, a est di via Napoleone Bonaparte, via Dante Alighieri, a sud di via Barche di Solferino, via Bertasetti, via Barche; a nord di via Levadello</li> <li>— Comune di SOLFERINO (MN): a sud di via Barche, a ovest di via G. Garibaldi, via Cavriana, a nord della SP12</li> </ul>	dal 5.9.2017 al 19.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN): a est di via Castellina, via Pigliaquaglie, via Berettina, a sud di via Dottorina, via Levadello</li> <li>— Comune di SOLFERINO (MN): a sud della SP12</li> <li>— Comune di CAVRIANA (MN): a sud-ovest della SP8, via Capre, a ovest di Monte 3 Galline</li> <li>— Comune di GUIDIZZOLO (MN): a ovest di via S. Cassiano, a nord-est di via Tiziano, a nord-est della SP236, a ovest della strada rurale che collega la SP236 a str. S. Martino, a sud di str. S. Martino, a ovest della strada rurale che collega str. S. Martino a via S. Andrea, a nord di str. per Medole, a ovest di via Oratorio, a sud di Canale Virgilio, a ovest di via Lombardia, a sud-ovest della SP10</li> <li>— Comune di MEDOLE (MN)</li> <li>— Comune di CASTEL GOFFREDO (MN): a nord-est della SP6, a est e a nord di Contrada S. Anna, a nord di str. Baldese, a ovest della strada rurale che interseca la SP6 al km 13, a nord-est della SP6, a est di via Martiri di Belfiore, di str. Medole, a nord-est di via Malfada, a est e a nord di Contrada Perosso Sopra, a est di str. Profondi, via Castellina</li> </ul>	dall'11.9.2017 al 19.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CERESARA (MN): a nord-ovest della SP16, a nord-est di via Colombari Bocchere e via S. Martino, a nord della SP16, a nord-ovest della SP7, SP15</li> <li>— Comune di CASALOLDO (MN): a est di str. Grassi, a nord di via Squarzieri</li> </ul>	dal 10.8.2017 al 19.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di DESENZANO DEL GARDA (BS): a sud dell'autostrada A4, a est di via S. Piero, a ovest e a nord di Località Taverna, a nord di Località Bella Vista</li> <li>— Comune di LONATO DEL GARDA (BS): a sud della SP668, a sud-ovest di via Malocche, a est e a sud di via Fossa, a sud di via Cominello, a est di via Monte Mario, a sud di via S. Tommaso, a est e a sud di via Monte Semo, a est di via Bordena, a nord-est di via Marziale Cerruti, a sud dell'autostrada A4, a ovest di via delle Cocche, Località Pradei, a nord di via Malomocco, via S. Marco, via Vallone, a ovest e a nord di via Brodena, a ovest della SP567</li> <li>— Comune di POZZOLENGO: a sud di Località Cobue Sotto, a ovest di Località Cascina Ceresa, a sud di Località Giacomo Sotto, a ovest di via Sirmione, a sud-est della SP106; a nord di Località Bella Vista, strada comunale Desenzano-Pozzolenigo, a est e a nord della SP13</li> <li>— Comune di VOLTA MANTOVANA (MN): a ovest della SP19, str. dei Colli, via S. Martino, via Goito; a nord-est di str. Bezzetti, a sud della SP19, a est di via I Maggio</li> <li>— Comune di CALCINATO (BS): a sud della SP668</li> </ul>	13.9.2017



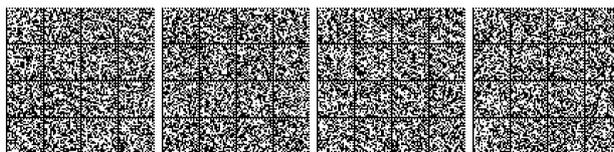
Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di SOLFERINO (MN): a est di via Caviana, di via XX Settembre, di via G. Garibaldi, di via Ossario, di via San Martino</li> <li>— Comune di CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN): a nord di via Astore, di via Fichetto, a ovest della SP83, a nord di via Giuseppe Mazzini, a ovest di via Casino Pernestano, di via Roversino, di via Berettina, via Piagliaquaglie, via Castellina</li> <li>— Comune di CAVRIANA (MN): a nord-est della SP8, via Capre, a est di Monte 3 Galline</li> <li>— Comune di GUIDIZZOLO (MN): a est di via S. Cassiano, a sud-ovest di via Tiziano, a sud-ovest della SP236, a est della strada rurale che collega la SP236 a str. S. Martino, a nord di str. S. Martino, a est della strada rurale che collega str. S. Martino a via S. Andrea, a sud di str. per Medole, a nord-est di via Casarole, a est di via Marchionale</li> <li>— Comune di CERESARA (MN): a sud-est della SP16, a sud-ovest di via Colombare Bocchere e via S. Martino, a sud della SP16, a sud-est della SP7, della SP15; a nord di str. Goite, via Don Ottaviano Daina</li> <li>— Comune di CASALOLDO (MN): a ovest di str. Grassi, a sud di via Squarzieri</li> <li>— Comune di CASTEL GOFFREDO (MN): a ovest della SP8, di viale Prof. B. Ubertini, di via Monteverdi, a sud della SP6, a sud-ovest di via C. Battisti, a ovest di via Ospedale, a sud-ovest di str. Zocca, a sud-ovest di Contrada Perosso Sopra, a ovest di str. Profondi, di via Castellina</li> <li>— Comune di DESENZANO DEL GARDA (BS): a ovest di via S. Piero, a est e a sud di Località Taverna, a sud di Località Bella Vista</li> <li>— Comune di LONATO DEL GARDA (BS): a est di via delle Cocche, Località Pradei, a sud di via Malomocco, via S. Marco, via Vallone, a est e a sud di via Brodena, a est della SP567</li> <li>— Comune di POZZOLENGO: a sud di Località Bella Vista, strada comunale Desenzano-Pozzolengo, a ovest e a sud della SP13</li> <li>— Comune di MONZAMBANO (MN): a ovest di Località Caccia, SP18</li> <li>— Comune di MONTICHIARI (BS): a est del fiume Chiese, a sud della SP668, SP236, a est e a sud di via Mantova, a est di via Franche, a sud di via Morea</li> <li>— Comune di CARPENEDOLO (BS)</li> <li>— Comune di CALVISANO (BS): a est di via Chiese, di via Tesoli, di via Paolo Brognoli, a nord della SP69, a est di via Montechiaresa</li> <li>— Comune di ACQUAFREDDA (BS)</li> <li>— Comune di CASALMORO (MN): a nord di via Solferino, via Piave, a ovest di via Roma, a nord di via IV Novembre, della SP68</li> <li>— Comune di ASOLA (MN): a nord di via Mantova, a nord-est della SP68, a est della SP1</li> <li>— Comune di GOITO (MN): a ovest della strada rurale che interseca la SP16, a nord della SP16, a ovest di str. Cavacchia Cerlongo, Piazza San Pio X, a sud della SP236</li> <li>— Comune di VOLTA MANTOVANA (MN): a sud e a ovest di str. Bezzetti, a nord della SP19, a ovest di via I Maggio, via S. Martino, via Goito</li> <li>— Comune di PIUBEGA (MN): a nord della SP1</li> </ul>	19.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CASTEL SAN GIOVANNI (PC)</li> <li>— Comune di SOMAGLIA (LO): a est della SP223, della SP142</li> <li>— Comune di CASALPUSTERLENGO (LO)</li> </ul>	9.9.2017



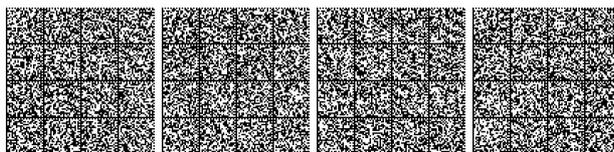
Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di MIRADOLO TERME (PV) a nord di via Privata dei Colli, a est della SP189</li> <li>— Comune di ARENA PO (PV): a nord della SP200, a ovest della SP199</li> <li>— Comune di COSTA DE' NOBILI (PV) a ovest della SP31</li> <li>— Comune di SAN ZENONE PO (PV) a ovest e a nord della SP35</li> <li>— Comune di INVERNO E MONTELEONE (PV)</li> <li>— Comune di GRAFFIGNANA (LO): a nord della SP125, a ovest della SP19, a nord di via Monteleone</li> <li>— Comune di BREMBIO (LO): a nord della SP168, a est della SP141</li> <li>— Comune di BORGHETTO LODIGIANO (LO) a est e a nord della SP125, a nord della SP23, a nord della SP125</li> <li>— Comune di VILLANOVA DEL SILARO (LO)</li> <li>— Comune di OSSANO LODIGIANO (LO)</li> <li>— Comune di SANT'ANGELO LODIGIANO (LO)</li> <li>— Comune di CORTEOLONA E GENZONE (PV)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di SOLFERINO (MN): a nord di via della Baita, della strada rurale che collega via della Baita a via Ca' Morino, a ovest di via Ca' Morino</li> <li>— Comune di POZZOLENGO (BS): a sud-ovest di Loc. Bella Vista, a ovest della strada rurale che collega Località Bella Vista a Località Volpe, a ovest della strada rurale che collega Località Volpe a Località Rondotto, a nord di Località Rondotto, a ovest di Località Celadina Nuova, via Valletta</li> <li>— Comune di CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN): a est di via Fabio Filzi, a nord di via Levaldello, a est della SP82, via L. T. Casilini, a sud di via Giuseppe Verdi, a est di via dei Morei, a sud di via Barche di Solferino, a nord-est di via Bertasetti, via Fichetto, a est e a sud di via Astore, a est di via del Bertocco, a sud-ovest di via Albana</li> <li>— Comune di CAVRIANA (MN): a ovest della SP8, via Georgiche, via Madonna della Porta, via Pozzone, a nord-ovest della SP15, a nord-est della SP13, a est della SP8</li> <li>— Comune di DESENZANO DEL GARDA (BS): a est di via Vaccarolo, a sud-ovest di Località Taverna, Località Bella Vista;</li> <li>— Comune di LONATO DEL GARDA (BS): a sud-est di via Mantova, a sud e a ovest di via Navicella, a est di via Montefalcone, a sud e a est di via Fenil Bruciato, a est di Pietra Pizzola, a sud-est di via Castel Venzago, via Centenaro</li> </ul>	dal 4.9.2017 al 12.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di MONZAMBANO (MN)</li> <li>— Comune di VOLTA MANTOVANA (MN): a ovest della SP19, str. Volta Monzambano, viale della Libertà, a nord-ovest di via A. Solferino, via Volta — Acquanegra, a est della SP19, a ovest di str. Cantonale, strada rurale che collega str. Cantonale a via Avis, a ovest della SP7, a nord-est della SP236</li> <li>— Comune di CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN): a ovest di via Fabio Filzi, a sud di via Levaldello, a ovest della SP82, via L. T. Casilini, a nord di via Giuseppe Verdi, a ovest di via dei Morei, a nord di via Barche di Solferino, a sud-ovest di via Bertasetti, via Fichetto, a ovest e a nord di via Astore, a ovest di via del Bertocco, a nord-est di via Albana</li> <li>— Comune di GUIDIZZOLO (MN): a nord-est di str. Villanova, a nord-ovest della SP15, a nord-est di via Sajore, a ovest di via S. Giorgio, a nord-ovest di via Marchionale</li> </ul>	12.9.2017



Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CASTEL GOFFREDO (MN): a nord-est della SP6, a est di Contrada S. Anna, a nord di str. Baldese, a ovest della strada rurale che collega str. Baldese alla SP6 al km 13, a nord della SP6, a est e a nord di Contrada Selvole</li> <li>— Comune di MEDOLE (MN)</li> <li>— Comune di SIRMIONE (BS)</li> <li>— Comune di PONTI SUL MINCIO (MN): a ovest della SP19</li> <li>— Comune di DESENZANO DEL GARDA (BS): a ovest di via Vaccarolo, a nord-est di Località Taverna, Località Bella Vista; a sud della SP572, via S. Benedetto, a sud e a est di via B. Vinghenzi, a ovest di Lungo Lago Cesare Battisti fino al numero civico 71</li> <li>— Comune di SOLFERINO (MN): a sud di via della Baita, della strada rurale che collega via della Baita a via Ca' Morino, a est di via Ca' Morino</li> <li>— Comune di POZZOLENGO (BS): a nord-est di Località Bella Vista, a est della strada rurale che collega Località Bella Vista a Località Volpe, a est della strada rurale che collega Località Volpe a Località Rondotto, a sud di Località Rondotto, a est di Località Celadina Nuova, via Valletta</li> <li>— Comune di CARPENEDOLO (BS): a est della SP105, a nord-ovest della SP343, via XX Settembre, Giuseppe Zanardelli, viale Santa Maria</li> <li>— Comune di MONTICHIARI (BS): a est di via S. Giorgio, via Madonnina, SP668</li> <li>— Comune di CALCINATO (BS): a sud della SP668</li> <li>— Comune di LONATO DEL GARDA (BS): a sud della SP668, a sud-est di Campagna Sotto, Campagna Sopra, a ovest e a sud-est di N. Tirale, a sud di via Roma, a est di via dell'Olmo, a sud-est di via Regia Antica, a sud di via Fontanone, a est della SP78, a sud e a est di via Bariselli, via Valsorda, via Benaco, a sud della strada rurale che collega via Benaco a via Maguzzano, a ovest di via Maguzzano, Vallio di Sopra</li> <li>— Comune di CAVRIANA (MN)</li> <li>— Comune di PESCHIERA DEL GARDA (VR): a sud di via Miralago, a ovest di via Bell'Italia, a ovest della SR11, SP28</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di RONCO ALL'ADIGE (VR): a ovest di via Mazza, a nord e a est di via Pezze Albaro, a nord-ovest di via Lasta, a ovest di via Ponzilovo, a ovest di via Pieve, a sud di via Cantonà, a ovest di via Ronchi, a nord della SP19, a ovest di via Fornetto</li> <li>— Comune di ZEVIO (VR): a est di via S. Spirito, a sud di via Botteghe, a est di via Bertolda</li> <li>— Comune di PALÙ (VR): a nord-est di via Rizza, a nord-est e a nord di Località Stagnà Nuovo/Vecchio, a est di via Piave, a nord-ovest di via Casoti, a ovest di via Ponte Rosso, a nord-ovest di Località Motte I/II</li> </ul>	dal 14.9.2017 al 22.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di ZIMELLA (VR): a est di via Fedriga, a sud di via Fiorette e via Baffa, a est e a sud di via S. Martino; a ovest della SP500, a sud di via Callesella, a ovest di via Larga</li> <li>— Comune di VERONELLA (VR): a nord-est della SP7b, a sud-est di via Fiume, a sud di via Colonnello Rossi, piazza S. Gregorio, a est di via Brusio; a nord-ovest e a nord-est di via Giavone</li> <li>— Comune di ALBAREDO D'ADIGE (VR): a nord-est di via Cadelse, a est della SP18</li> <li>— Comune di COLOGNA VENETA (VR): a ovest e a nord di via S. Giustina, a ovest della SP7</li> </ul>	dal 15.9.2017 al 23.9.2017



Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CERVIGNANO D'ADDA (LO)</li> <li>— Comune di BOFFALORA D'ADDA (LO) a ovest della SP1, SP25</li> <li>— Comune di MULAZZANO (LO): a nord-est della SP202, SP158, a est di via Quariano, a nord-est di via Roma, Piazza della Chiesa, a est di via Cassino, SP 158</li> <li>— Comune di ZELO BUON PERSICO (LO) a ovest della SP16, a sud e a est della strada rurale che collega la SP16 e la SP16d, a est della SP16d, a sud-est di Circonvallazione Zelo Buon Persico, a nord-est di via Dante</li> <li>— Comune di GALGAGNANO (LO)</li> <li>— Comune di SPINO D'ADDA (CR): a sud di Canale Vacchelli, a ovest della SP1, viale della Vittoria, a sud e a ovest della SP1</li> </ul>	dal 17.9.2017 al 25.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di RONCO ALL'ADIGE (VR): a nord e a est della SP19</li> <li>— Comune di ZIMELLA (VR): a ovest di via Fedriga, a nord di via Fiorette, via Baffa, a nord e a ovest di via S. Martino; a est della SP500, a nord di via Callesella, a est di via Larga</li> <li>— Comune di VERONELLA (VR): a ovest di via Brusio; a nord di Piazza S.Gregorio, a ovest di via Fiume, a ovest della SP7b, a nord della strada rurale che collega la SP7b e la SP18</li> <li>— Comune di COLOGNA VENETA (VR): a est e a sud di via S. Giustina, a est della SP7</li> <li>— Comune di BELFIORE (VR): a est di SP39, a nord di str. Porcilana, a est della SP38b</li> <li>— Comune di SAN BONIFACIO (VR): a sud di via Circonvallazione, a est di via Masetti, a sud-est della SP38, a est della SP7 e Cavalcavia Monteforte, a sud della SR11</li> <li>— Comune di ARCOLE (VR)</li> <li>— Comune di LONIGO (VI): a sud di via Trassegno, a est di via Albaria, a sud di via Fontane</li> <li>— Comune di ALONTE (VI)</li> <li>— Comune di ORGIANO (VI): a ovest di via Borgomale, via Cree Storte, via Ca' Muzzana, via Perara, a sud-ovest di via S. Feliciano</li> <li>— Comune di ASIGLIANO VENETO (VI):</li> <li>— Comune di PRESSANA (VR): a nord-est della SP40b, a est della SP500</li> <li>— Comune di ROVEREDO DI GUA' (VR) a sud di via Ca' Dolfina, a ovest di Scolo Giacomelli Centrale e Scolo Sperona</li> <li>— Comune di MONTAGNANA: a ovest della SP90 e a nord della SR10</li> </ul>	23.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di LEGNAGO (VR): a sud-ovest della SP46, a sud della SP46b, via Valverde, a est di via Scolo Pisani, a sud-est di via Villabona, a ovest della SS434</li> <li>— Comune di CEREIA (VR): a sud-ovest di Località Muri</li> <li>— Comune di CASALEONE (VR): a sud e a est di via Carpania</li> <li>— Comune di PRESSANA (VR): a sud della SP40b, a est della SP500, a nord della SP40b, via Braggio, a ovest della SP500</li> <li>— Comune di MINERBE (VR): a nord-est di via Nuvolea, a nord della SR10, a est di via Serraglio, via Amedeo di Savoia, a nord della SP41, a est di via Comuni, SP500</li> </ul>	24.9.2017



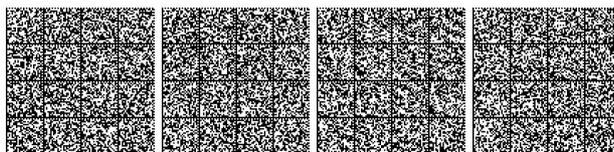
Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di BOSCHI SANT'ANNA (VR): a sud di via Scaranella, a est di via Olmo, a sud di via Faro, a est della SP42A</li> <li>— Comune di BEVILACQUA (VR)</li> <li>— Comune di TERRAZZO (VR): a ovest di via Brazzetto, a nord-ovest della SP42, a ovest della SP41</li> <li>— Comune di VILLA BARTOLOMEA (VR): a nord-est della SP47, a ovest di via Beccascogliera, a est di via Argine della Valle, a ovest di via Zanardi, via Ferranti, a nord di via Arzaron, via Rodigina, a ovest di via Brazzetto</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di ZEVIO (VR): a ovest di via S. Spirito, a nord di via Botteghe, a ovest di via Bertolda a est di via Campagnol, via Casa Nuova, via Fienil Molino, a sud di via Speranza, a est di via Monti Lessini, a est e a nord di via Pontoncello</li> <li>— Comune di PALÙ (VR): a sud-ovest di via Rizza, a sud-ovest e a sud di Località Stagnà Nuovo/Vecchio, a nord-est di via Piave, via Belledonne, a ovest e a sud della SP20</li> <li>— Comune di OPPEANO (VR): a est della SS434, a sud di via Spinetti, a est di via Marco Biagi, a sud di via Ferruccio Busoni, a est della SP2; e a nord-est e a nord-ovest della SP21, a sud e a ovest di via degli Oppi, a nord e a ovest di via Fornello, via Spin, via 44a</li> <li>— Comune di SAN MARTINO BUON ALBERGO (VR): a sud della pista pedonale e ciclabile Marco Pantani, via Casotton, a sud-est di via Giarrette, a est di via Pantina, via Coetta, a sud-ovest e a sud-est di via Ferraresa, a sud di via Mariona, a est della SP20</li> <li>— Comune di LAVAGNO (VR): a sud di via Porcilana, a est della SP20</li> <li>— Comune di COLOGNOLA AI COLLI (VR) a sud e a ovest della SP37, a sud di via Peschiera, SP37</li> <li>— Comune di SOAVE (VR): a sud di Località Val Ponsara, via Mondello, a ovest di via Bassano, a sud di via Carantiga, a ovest di via Ca' del Bosco, a est della SP37a, a sud di via Ugo Foscolo, via Bissoncello di Sopra, via Ghiaia</li> <li>— Comune di CALDIERO (VR)</li> <li>— Comune di BOVOLONE (VR): a nord e a ovest di via Capitello, a nord della SP21</li> <li>— Comune di BELFIORE (VR): a ovest della SP39, a sud di str. Porcilana, a ovest della SP38b</li> <li>— Comune di SAN BONIFACIO (VR): a nord di via Circonvallazione, a ovest di via Masetti, a nord-ovest della SP38, a ovest della SP7, Cavalcavia Monteforte, a nord della SR11, a ovest di Francesco Perlini</li> </ul>	22.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CASALMAIOCCO (LO)</li> <li>— Comune di TRIBIANO (MI)</li> <li>— Comune di VAIANO CREMASCO (CR)</li> <li>— Comune di SORDIO (LO)</li> <li>— Comune di LODI (LO)</li> <li>— Comune di MELEGNANO (MI): a nord-est della SS9, a est di via Vittorio Veneto, via Camillo Benso di Cavour, Vicolo Monastero, via Stefano Bersani, a sud di via Frisi, via Conciliazione, a est di viale S. Predabissi, a est e a sud di via Giardino</li> <li>— Comune di CERRO AL LAMBRO (MI) a est della SP17</li> <li>— Comune di BOFFALORA D'ADDA (LO) a est della SP1, SP25</li> <li>— Comune di CASALETTO LODIGIANO (LO): a est della SP17, a nord della SP115</li> </ul>	25.9.2017



Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di SALERANO SUL LAMBRO (LO) a nord della SP115, a est della SP204, a nord della SP140</li> <li>— Comune di LODI VECCHIO (LO)</li> <li>— Comune di PIEVE FISSIRAGA (LO): a nord e a nord-ovest della SP235</li> <li>— Comune di CORNEGLIANO LAUDENSE (LO): a nord-ovest della SP235</li> <li>— Comune di MULAZZANO (LO): a sud-ovest della SP202, SP158, a ovest di via Quartiano, a sud-ovest di via Roma, Piazza della Chiesa, a ovest di via Cassino, SP 158</li> <li>— Comune di ZELO BUON PERSICO (LO) a est della SP16, a nord e a ovest della strada rurale che collega la SP16 e la SP16d, a ovest della SP16d, a nord-ovest di Circonvallazione Zelo Buon Persico, a sud-ovest di via Dante</li> <li>— Comune di VIZZOLO PREDABISSI (MI)</li> <li>— Comune di SAN ZENONE AL LAMBRO (MI):</li> <li>— Comune di TAVAZZANO CON VILLAVESCO (LO)</li> <li>— Comune di MONTANASO LOMBARDO (LO)</li> <li>— Comune di SPINO D'ADDA (CR): a nord di Canale Vacchelli, a est della SP1, viale della Vittoria, a nord e a est della SP1</li> <li>— Comune di MERLINO (LO)</li> <li>— Comune di COMAZZO (LO)</li> <li>— Comune di DRESANO (MI)</li> <li>— Comune di COLTURANO (MI)</li> <li>— Comune di PAULLO (MI)</li> <li>— Comune di MONTE CREMASCO (CR)</li> <li>— Comune di DOVERA (CR)</li> <li>— Comune di PANDINO (CR)</li> <li>— Comune di SAN GIULIANO MILANESE (MI) a est della SS9, a sud e a est di via L. Tolstoj, a est di str. Vicinale Cascinetta, a sud-est di str. Provinciale Mediglia S. Giuliano</li> <li>— Comune di MEDIGLIA (MI): a ovest di str. Provinciale Bettola Sondrio, a sud di Cascina Meleganello, a est di via Piero Capponi, via della Liberazione</li> <li>— Comune di PANTIGLIATE (MI)</li> <li>— Comune di LISCATE (MI): a sud della SP14</li> <li>— Comune di TRUCCAZZANO (MI): a sud della SP14</li> <li>— Comune di RIVOLTA D'ADDA (CR): a sud della SP14, SP185</li> <li>— Comune di CRESPIATICA (LO)</li> <li>— Comune di CORTE PALASIO (LO)</li> <li>— Comune di SETTALA (MI)</li> <li>— Comune di AGNADELLO (CR): a ovest della SP472, della SP34, a sud della SP34</li> <li>— Comune di PALAZZO PIGNANO (CR)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CHIGNOLO PO (PV) a ovest della SP193, a nord di via Don Sbarsi, a ovest di via Mariotto</li> <li>— Comune di BADIA PAVESE (PV): a est di via Guglielmo Marconi</li> <li>— Comune di SAN COLOMBANO AL LAMBRO (MI): a sud della SP19, viale F. Petrarca, a ovest della SP23, a sud di via S. Giovanni di Dio, a ovest di via Privata Colombana, via del Pilastrello, a ovest della strada comunale per Campagna</li> </ul>	dall'1.9.2017 al 30.9.2017



Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di RONCO ALL'ADIGE (VR): a ovest della SP19, a est di via Quadrelli, a sud e a ovest di via Valmarana, a sud di via Casona, a sud e a est di via Ponzilovo, a est di via Lasta, a ovest e a sud di via Pezze Albaro, a est di via Mazza</li> <li>— Comune di PALÙ (VR): a est di via Piave, a sud-est di via Casoti, a est di via Ponte Rosso, a sud di Località Motte I/II.</li> <li>— Comune di OPPEANO (VR): a est della SP20, a nord della SP44</li> </ul>	dal 14.9.2017 al 29.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di ALBAREDO D'ADIGE (VR): a sud di via Caldasette, a est di via Palazzetto, via Presina, a nord-est di via Villaraspa, via Carotta, via Pascoloni</li> <li>— Comune di VERONELLA (VR): a est e a nord-ovest di via Giavone</li> </ul>	dal 15.9.2017 al 29.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CEREÀ (VR): a sud della SP44c, a ovest di via Palesella, a sud di via Guanti, a est della SP45, a sud di via Cesare Battisti, a est di via Paride da Cerea, a est e a nord della SR10</li> <li>— Comune di ANGIARI (VR): a sud-est della SP44c, a est di via Lungo Bussè, a sud e ad est e a nord di via Boscarola</li> <li>— Comune di BONAVIGO (VR): a ovest e a sud della SP44b</li> <li>— Comune di LEGNAGO (VR): a nord-ovest di via Palazzina, SP46c dir, via G.B. Giudici, a nord di via Corradina, a ovest di via Lungo Bussè, a nord-ovest di viale Regina Margherita, a nord di via XXIV Maggio, a est di via Passeggio, via Disciplina, a nord-ovest e a ovest di via degli Alpini, via Padana Inferiore Est, a nord-ovest della SR10, a ovest di via Custoza, a sud-est di via S. Vito, a sud della SP44b</li> </ul>	dal 16.9.2017 al 29.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di CHIGNOLO PO (PV) a est della SP193, a sud di via Don Sbarsi, a est di via Mariotto</li> <li>— Comune di MONTICELLI PAVESE (PV)</li> <li>— Comune di ROTTOFRENO (PC): a nord della E70</li> <li>— Comune di SARMATO (PC): a nord della E70</li> <li>— Comune di PIEVE PORTO MORONE (PV) a est della SP412, a sud della SP193</li> <li>— Comune di BADIA PAVESE (PV): a sud-est della SP193, via Roma</li> </ul>	dal 22.9.2017 al 30.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di SAN PIETRO DI MORUBIO (VR): a est di via Casari, via Borgo, via Farfusola</li> <li>— Comune di ROVERCHIARA (VR): a sud di via Molaro, a sud e a ovest di via Anesi, a ovest di via Borcola, a sud di via Viola, a ovest di via Bussè, a sud della SP3, a sud e a ovest di via Casalino</li> <li>— Comune di CEREÀ (VR): a nord della SP44c, a est di via Polesella, a nord di via Guanti, a ovest della SP45, a nord di via Cesare Battisti, a est della SP2, via Isolella Bassa</li> <li>— Comune di ANGIARI (VR): a nord-ovest della SP44c, a ovest di via Lungo Bussè, a nord e a ovest e a sud di via Boscarola</li> </ul>	dal 21.9.2017 al 29.9.2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di SAN PIETRO DI MORUBIO (VR): a ovest di via Casari, via Borgo, via Farfusola</li> <li>— Comune di ROVERCHIARA (VR): a nord di via Molaro, a nord-est di via Anesi, a est di via Borcola, a nord di via Viola, a est di via Bussè, a nord della SP3, a nord-est di via Casalino</li> <li>— Comune di CEREÀ (VR): a sud e a ovest della SR10, a ovest di via Paride da Cerea, a ovest della SP2, via Isolella Bassa; e a nord-est di Località Muri</li> </ul>	29.9.2017

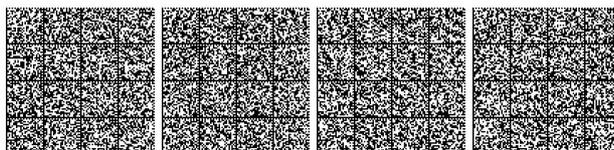


Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di BONAVIGO (VR): a est e a nord della SP44b</li> <li>— Comune di LEGNAGO (VR): a sud-est di via Palazzina, SP46c dir, via G.B. Giudici, a sud di via Corradina, a est di via Lungo Bussè, a sud-ovest di viale Regina Margherita, a sud di via XXIV Maggio, a ovest di via Passeggio, via Disciplina, a sud-est e a est di via degli Alpini, via Padana Inferiore Est, a sud-est della SR10, a est di via Custoza, a nord-ovest di via S. Vito, a nord della SP44b; e a nord-est della SP46, a nord di della SP46b, via Valverde, a ovest di via Scolo Pisani, a nord-ovest di via Villabona, a est della SS434</li> <li>— Comune di ALBAREDO D'ADIGE (VR): a ovest della SP18, a sud di via Caldasette, a ovest di via Palazzetto, via Presina, a sud-ovest di via Villaraspas, via Carotta, via Pascoloni</li> <li>— Comune di RONCO ALL'ADIGE (VR): a sud della SP19, a sud-est e a sud-ovest della SP21, a est di via Valle Tomba, via Paluvecchio</li> <li>— Comune di PALÙ (VR): a sud-ovest di via Piave, via Belledonne, a est e a nord della SP20</li> <li>— Comune di OPPEANO (VR): a sud-ovest e a sud-est della SP21, a nord e a est di via degli Oppi, a sud e a est di via Fornello, via Spin, via 44a, a sud-ovest e a ovest della SP20, a sud-ovest della SP44</li> <li>— Comune di ISOLA RIZZA (VR):</li> <li>— Comune di BOVOLONE (VR): a est di via Dosso, viale del Silenzio, a nord-est della SP2, a sud e a est di via Capitello, a sud della SP21</li> <li>— Comune di SALIZOLE (VR): a est della SP48c, a sud della SP20, a est di via Capitello, a sud-est di via Pascoletto</li> <li>— Comune di CONCAMARISE (VR)</li> <li>— Comune di NOGARA (VR): a est della SP48c, a nord della SR10</li> <li>— Comune di SANGUINETTO (VR)</li> <li>— Comune di CASALEONE (VR): a nord e a ovest di via Carpania</li> <li>— Comune di VERONELLA (VR): a sud-est di via Giavone</li> <li>— Comune di PRESSANA (VR): a ovest della SP500, a sud di via Braggio, SP40b</li> <li>— Comune di MINERBE (VR): a sud-ovest di via Nuvolea, a sud della SR10, a ovest di via Serraglio, via Amedeo di Savoia, a sud della SP41, a ovest di via Comuni, SP500</li> <li>— Comune di BOSCHI SANT'ANNA (VR): a nord di via Scaranella, a ovest di via Olmo, a nord di via Faro, a ovest della SP42A</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comune di ROTTOFRENO (PC): a sud della E70</li> <li>— Comune di SARMATO (PC): a sud della E70</li> <li>— Comune di PIEVE PORTO MORONE (PV) a ovest della SP412, a nord della SP193</li> <li>— Comune di BADIA PAVESE (PV): a nord-ovest della SP193, via Roma, via Guglielmo Marconi</li> <li>— Comune di GRAGNANO TREBBIENSE (PC): a nord della SP7, SP11</li> <li>— Comune di BORGONOVO VAL TIDONE (PC) a nord della SP11, a est della SP412R, a nord e a est di via Monteleone</li> <li>— Comune di CASTEL SAN GIOVANI (PC)</li> <li>— Comune di ARENA PO (PV): a est della SP199, a nord della SP75, a nord-est della SP144</li> <li>— Comune di SAN ZENONE PO (PV) a est e a sud della SP35</li> <li>— Comune di COSTA DE' NOBILI (PV) a est della SP31</li> </ul>	30.9.2017»



Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
<ul style="list-style-type: none"><li>— Comune di ZERBO (PV)</li><li>— Comune di SANTA CRISTINA E BISSONE (PV)</li><li>— Comune di MIRADOLO TERME (PV) a sud di via Privata dei Colli, a ovest della SP189</li><li>— Comune di GRAFFIGNANA (LO): a sud della SP125, a est della SP19, a sud di via Monteleone</li><li>— Comune di SAN COLOMBANO AL LAMBRO (MI): a nord della SP19, viale F. Petrarca, a est della SP23, a nord di via S. Giovanni di Dio, a est di via Privata Colombana, via del Pilastrello, a est della strada comunale per Campagna</li><li>— Comune di BORGHETTO LODIGIANO (LO) a ovest e a sud della SP125, a sud della SP23, a sud della SP125</li><li>— Comune di BREMBIO (LO): a sud della SP168, a ovest della SP141</li><li>— Comune di LIVRAGA (LO)</li><li>— Comune di ORIO LITTA (LO)</li><li>— Comune di OSPEDALETTO LODIGIANO (LO)</li><li>— Comune di SENNA LODIGIANA (LO)</li><li>— Comune di CALENDASCO (PC)</li><li>— Comune di GUARDAMIGLIO (LO): a ovest del fiume Po</li><li>— Comune di SAN ROCCO AL PORTO (LO): a ovest del fiume Po</li><li>— Comune di SOMAGLIA (LO): a ovest della SP223, SP142</li></ul>	

17CE2262



**RACCOMANDAZIONE (UE) 2017/1520 DELLA COMMISSIONE****del 26 luglio 2017****relativa allo Stato di diritto in Polonia complementare alle raccomandazioni (UE) 2016/1374 e (UE) 2017/146**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 292,

considerando quanto segue:

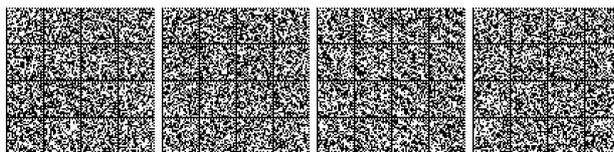
- (1) Il 27 luglio 2016 la Commissione ha adottato una raccomandazione relativa allo Stato di diritto in Polonia <sup>(1)</sup>, nella quale esprime le proprie preoccupazioni per la situazione del Tribunale costituzionale e formula raccomandazioni su come affrontare i problemi che le hanno suscitate. Il 21 dicembre 2016 la Commissione ha adottato una raccomandazione complementare relativa allo Stato di diritto in Polonia <sup>(2)</sup>.
- (2) Le raccomandazioni della Commissione sono state adottate ai sensi del quadro sullo Stato di diritto <sup>(3)</sup>. Il quadro sullo Stato di diritto illustra come la Commissione reagirà qualora emergessero chiare indicazioni di una minaccia allo Stato di diritto in uno Stato membro dell'Unione e spiega i principi che informano lo Stato di diritto. La comunicazione sullo Stato di diritto fornisce orientamenti per un dialogo tra la Commissione e lo Stato membro interessato, al fine di prevenire l'insorgere di una minaccia sistemica allo Stato di diritto tale da poter evolvere in un «evidente rischio di violazione grave», che potrebbe potenzialmente innescare il ricorso alla «procedura di cui all'articolo 7 del TUE». Laddove vi siano chiare indicazioni di una minaccia sistemica allo Stato di diritto in uno Stato membro, la Commissione può avviare un dialogo con lo Stato membro in applicazione del quadro sullo Stato di diritto.
- (3) L'Unione europea è fondata su una serie di valori comuni sanciti dall'articolo 2 del trattato sull'Unione europea («TUE»), che includono il rispetto dello Stato di diritto. La Commissione, oltre al compito di assicurare il rispetto del diritto dell'Unione, è altresì responsabile, insieme al Parlamento europeo, agli Stati membri e al Consiglio, di garantire i valori comuni dell'Unione.
- (4) La giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea e della Corte europea dei diritti dell'uomo e i documenti redatti dal Consiglio d'Europa forniscono, soprattutto basandosi sull'esperienza della Commissione europea per la democrazia attraverso il diritto («*Commissione di Venezia*»), un elenco non esaustivo dei principi informatori dello Stato di diritto, valore comune dell'Unione ai sensi dell'articolo 2 del TUE, e ne definiscono il significato essenziale. Si tratta dei principi di legalità (secondo cui il processo legislativo deve essere trasparente, responsabile, democratico e pluralistico); certezza del diritto; divieto di arbitrarità del potere esecutivo; indipendenza e imparzialità dei tribunali; controllo giurisdizionale effettivo, anche per quanto riguarda il rispetto dei diritti fondamentali; uguaglianza dinanzi alla legge <sup>(4)</sup>. Oltre a difendere tali principi e valori, le istituzioni degli Stati hanno anche il dovere di cooperare lealmente.
- (5) Nella raccomandazione del 27 luglio 2016 la Commissione ha precisato le circostanze in cui ha deciso, in data 13 gennaio 2016, di esaminare la situazione ai sensi del quadro sullo Stato di diritto e in cui ha adottato, in data 1° giugno 2016, il parere relativo allo Stato di diritto in Polonia. La raccomandazione ha inoltre spiegato che gli scambi tra la Commissione e il governo polacco non sono riusciti a dissipare le preoccupazioni della Commissione.
- (6) Nella raccomandazione la Commissione ha constatato l'esistenza di una minaccia sistemica allo Stato di diritto in Polonia e ha raccomandato alle autorità polacche di adottare misure adeguate per affrontare questa minaccia con la massima urgenza.

<sup>(1)</sup> Raccomandazione (UE) 2016/1374 della Commissione, del 27 luglio 2016, relativa allo Stato di diritto in Polonia (GU L 217 del 12.8.2016, pag. 53).

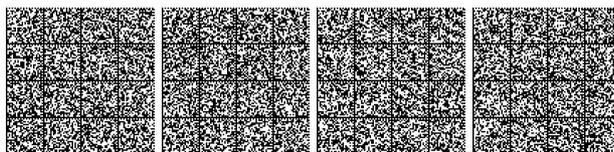
<sup>(2)</sup> Raccomandazione (UE) 2017/146 della Commissione, del 21 dicembre 2016, relativa allo Stato di diritto in Polonia complementare alla raccomandazione (UE) 2016/1374 (GU L 22 del 27.1.2017, pag. 65).

<sup>(3)</sup> Comunicazione «Un nuovo quadro dell'UE per rafforzare lo Stato di diritto», COM(2014) 158 final.

<sup>(4)</sup> Cfr. COM(2014) 158 final, parte 2, allegato I.

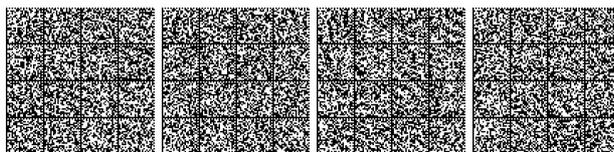


- (7) Nella raccomandazione del 21 dicembre 2016 la Commissione ha tenuto conto degli ultimi sviluppi della situazione in Polonia, sopraggiunti dopo la raccomandazione del 27 luglio 2016. La Commissione ritiene che, anche se alcune delle questioni sollevate nella sua ultima raccomandazione sono state risolte, altre questioni importanti restino irrisolte e che nel frattempo siano sorte nuove preoccupazioni. Ritiene inoltre che la procedura che ha portato alla nomina del nuovo presidente del Tribunale dia adito a gravi preoccupazioni sotto il profilo dello Stato di diritto. La Commissione ha concluso che permane una minaccia sistemica allo Stato di diritto in Polonia e ha invitato il governo polacco a risolvere i problemi individuati come urgenti entro due mesi e a informarla delle misure adottate in tal senso. La Commissione ha sottolineato di essere pronta a proseguire il dialogo costruttivo con il governo polacco sulla base della raccomandazione.
- (8) Il 20 febbraio 2017, entro il termine di due mesi stabilito, il governo polacco ha risposto alla raccomandazione complementare della Commissione. La risposta contesta tutti i punti sollevati nella raccomandazione e non annuncia alcuna nuova azione volta a dissipare le preoccupazioni della Commissione. La risposta sottolinea che la nomina del nuovo presidente del Tribunale del 21 dicembre 2016, l'entrata in vigore delle disposizioni della legge sull'organizzazione e sui procedimenti dinanzi al Tribunale costituzionale, la legge sullo status dei giudici del Tribunale costituzionale e la legge di attuazione della legge sull'organizzazione e sui procedimenti e della legge sullo status dei giudici hanno creato le condizioni adeguate per il funzionamento del Tribunale dopo un periodo di stasi, dovuto agli scontri politici tra esponenti dell'opposizione cui ha preso parte anche l'ex-presidente del Tribunale.
- (9) Il 21 dicembre 2016 Mariusz Muszyński, che era stato nominato dall'8ª legislatura del *Sejm* senza una valida base giuridica e ammesso ad assumere le funzioni di giudice presso il Tribunale costituzionale il 20 dicembre 2016 dall'allora presidente facente funzioni del Tribunale, è stato nominato a sostituire il nuovo presidente del Tribunale in caso di assenza.
- (10) Il 10 gennaio 2017 il vicepresidente del Tribunale costituzionale è stato costretto dal nuovo presidente del Tribunale a prendere le ferie che gli rimanevano. Il 24 marzo 2017 il presidente del Tribunale ha prolungato il congedo del vicepresidente del Tribunale fino alla fine di giugno, nonostante la richiesta del vicepresidente di riprendere le sue funzioni di giudice presso il Tribunale dal 1º aprile 2017.
- (11) Il 12 gennaio 2017 il ministro della Giustizia ha avviato un procedimento dinanzi al Tribunale costituzionale al fine di riesaminare la costituzionalità dell'elezione, avvenuta nel 2010, di tre giudici del Tribunale. A seguito di tale procedimento a tali tre giudici non sono più stati assegnati casi.
- (12) Il 16 gennaio 2017 il presidente della commissione di Venezia ha rilasciato una dichiarazione in cui ha espresso la propria preoccupazione per il peggioramento della situazione nel Tribunale.
- (13) Il 20 gennaio 2017 il governo ha annunciato una riforma globale del sistema giudiziario. Il ministro della Giustizia ha presentato un progetto di legge sul Consiglio nazionale della magistratura.
- (14) Il 25 gennaio 2017 il ministro della Giustizia ha presentato un progetto di legge sulla Scuola nazionale polacca dei giudici e dei pubblici ministeri.
- (15) Il 10 febbraio 2017 la Corte d'appello di Varsavia ha adito la Corte suprema in relazione alla valutazione della legittimità della nomina del giudice Julia Przyłębska alla carica di presidente del Tribunale costituzionale. La Corte suprema non ha ancora emesso una sentenza.
- (16) Il 24 febbraio 2017 il *Sejm* ha nominato un nuovo giudice in sostituzione di un giudice che si è dimesso dalle sue funzioni presso il Tribunale costituzionale per esercitare presso la Corte suprema polacca.
- (17) Il 1º marzo 2017 un gruppo di 50 membri del *Sejm* ha chiesto al Tribunale costituzionale di dichiarare l'incostituzionalità delle disposizioni della legge sulla Corte suprema sulla cui base è stato eletto il primo presidente di tale Corte.
- (18) Il 13 marzo 2017 il Consiglio nazionale della magistratura ha ritirato quattro mozioni presentate presso il Tribunale costituzionale in conseguenza delle modifiche apportate alla composizione dei relativi collegi giudicanti a seguito di una decisione del presidente del Tribunale.



- (19) Il 12 aprile 2017 un gruppo di 50 membri del *Sejm* ha presentato un progetto di legge che modifica la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari.
- (20) L'11 maggio 2017 il *Sejm* ha adottato la legge che modifica la legge sulla Scuola nazionale polacca dei giudici e dei pubblici ministeri, la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari e alcune altre leggi («legge sulla Scuola nazionale polacca della magistratura»). Tale legge è stata pubblicata il 13 giugno 2017.
- (21) Il 16 maggio 2017 la Commissione ha informato il Consiglio «Affari generali» sulla situazione dello Stato di diritto in Polonia. Tutti hanno convenuto che lo Stato di diritto è un interesse comune e una responsabilità comune delle istituzioni dell'UE e degli Stati membri. Un'ampia maggioranza di Stati membri ha espresso il proprio favore sul ruolo della Commissione e l'impegno profuso per affrontare questo problema. Gli Stati membri hanno invitato il governo polacco a riprendere il dialogo con la Commissione al fine di risolvere le questioni in sospeso, attendendo eventuali aggiornamenti da parte del Consiglio «Affari generali».
- (22) Il 23 giugno 2017 il Consiglio europeo ha approvato in linea generale le raccomandazioni specifiche per paese formulate per gli Stati membri nel quadro del semestre europeo 2017. In un considerando della raccomandazione destinata alla Polonia si sottolinea che *«La certezza giuridica, nonché la fiducia nella qualità e nella prevedibilità delle politiche e delle istituzioni a livello normativo, fiscale e in altri settori sono fattori importanti che potrebbero consentire un aumento del tasso di investimento. In tale contesto sono essenziali anche lo Stato di diritto e l'indipendenza del sistema giudiziario. Affrontare le gravi preoccupazioni relative allo Stato di diritto aiuterà a migliorare la certezza giuridica»*. L'11 luglio 2017 il Consiglio «Economia e finanza» <sup>(1)</sup> ha adottato le raccomandazioni specifiche per paese.
- (23) Il 5 luglio 2017, a seguito della scadenza del mandato del precedente vicepresidente del Tribunale costituzionale, il presidente della Repubblica ha nominato Mariusz Muszyński a nuovo vicepresidente del Tribunale, nonostante fosse uno dei tre giudici del Tribunale nominati illegittimamente.
- (24) Il 5 luglio 2017 un gruppo di membri del *Sejm* ha chiesto alla Corte costituzionale di dichiarare l'incostituzionalità delle disposizioni che permettono alla Corte suprema di sostenere la validità della nomina del presidente del Tribunale da parte del presidente della Repubblica.
- (25) Il 12 luglio 2017 un gruppo di membri del *Sejm* ha presentato un progetto di legge sulla Corte suprema, che prevedeva, tra l'altro, la destituzione e il pensionamento forzato di tutti i giudici della Corte suprema, tranne quelli indicati dal ministero della Giustizia.
- (26) Il 13 luglio 2017 la Commissione ha scritto al governo polacco per esprimere la propria preoccupazione in merito alle recenti proposte legislative relative al sistema giudiziario e alla Corte suprema, ha sottolineato l'importanza di astenersi dall'adottare queste proposte al fine di permettere un dialogo costruttivo e ha invitato il ministro degli Esteri polacco e il ministro della Giustizia polacco a una riunione dedicata a tali questioni, da tenersi il prima possibile. Il 14 luglio 2017 il governo polacco ha scritto alla Commissione ribadendo le spiegazioni precedentemente fornite sulla situazione del Tribunale costituzionale.
- (27) Il 15 luglio 2017 il Senato ha approvato la legge che modifica la legge sul Consiglio nazionale della magistratura e alcune altre leggi («legge sul Consiglio nazionale della magistratura») e la legge che modifica la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari («legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari»).
- (28) Il 19 luglio 2017 il governo polacco ha risposto alla lettera della Commissione del 13 luglio 2017 riferendosi alle attuali riforme legislative dell'apparato giudiziario polacco e invitando la Commissione a formulare osservazioni concrete in relazione alle nuove leggi per un'ulteriore discussione.
- (29) Il 22 luglio 2017 il Senato ha approvato la legge sulla Corte suprema.
- (30) Il 24 luglio 2017 il presidente della Repubblica ha rilasciato una dichiarazione circa la sua decisione di rinviare al *Sejm* la legge sulla Corte suprema e la legge sul consiglio nazionale della magistratura.
- (31) Il 25 luglio 2017 il presidente della Repubblica ha firmato la legge che modifica la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari,

<sup>(1)</sup> Considerando 14 della raccomandazione del Consiglio dell'11 luglio 2017 sul programma nazionale di riforma 2017 della Polonia e che formula un parere del Consiglio sul programma di convergenza 2017 della Polonia (GU C 261 del 9.8.2017, pag. 88).



HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

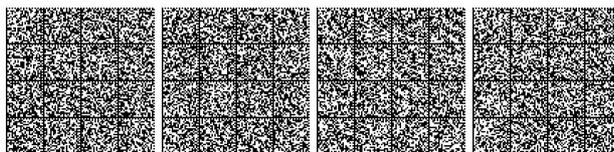
1. La Repubblica di Polonia è invitata a tenere debitamente conto dell'analisi della Commissione esposta di seguito e ad adottare le misure che figurano nella sezione 5 della presente raccomandazione, in modo da affrontare i problemi individuati entro il termine stabilito.

#### 1. AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA RACCOMANDAZIONE

2. La presente raccomandazione integra le raccomandazioni del 27 luglio 2016 e del 21 dicembre 2016. Esamina quali dei problemi in merito ai quali erano state espresse preoccupazioni in tali raccomandazioni siano stati affrontati, illustra le questioni rimaste irrisolte ed elenca una serie di nuove preoccupazioni della Commissione per quanto riguarda lo Stato di diritto in Polonia che sono emerse nel frattempo. Su tale base, formula raccomandazioni alle autorità polacche sul modo di affrontare tali questioni. Le preoccupazioni si riferiscono ai seguenti punti:
  - 1) l'assenza di un controllo di costituzionalità legittimo e indipendente;
  - 2) l'adozione da parte del parlamento polacco di una nuova legislazione sul sistema giudiziario polacco che solleva gravi preoccupazioni per quanto concerne l'indipendenza del sistema giudiziario e aumenta in modo significativo la minaccia sistemica allo Stato di diritto in Polonia:
    - a) la legge che modifica la legge sulla Scuola nazionale polacca dei giudici e dei pubblici ministeri, la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari e alcune altre leggi («legge sulla Scuola nazionale polacca della magistratura»), pubblicata nella Gazzetta ufficiale polacca il 13 giugno 2017 ed entrata in vigore il 20 giugno 2017;
    - b) la legge che modifica la legge sul Consiglio nazionale della magistratura e alcune altre leggi («legge sul Consiglio nazionale della magistratura»), approvata dal Senato il 15 luglio 2017 e rinviata al *Sejm* il 24 luglio 2017;
    - c) la legge che modifica la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari («legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari»), approvata dal Senato il 15 luglio 2017 e firmata dal presidente il 25 luglio;
    - d) la legge sulla Corte suprema, approvata dal Senato il 22 luglio 2017 e rinviata al *Sejm* il 24 luglio 2017.

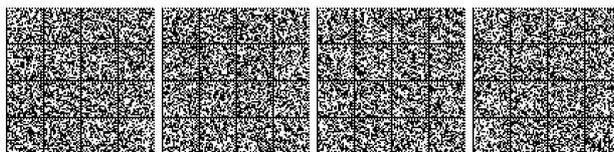
#### 2. ASSENZA DI UN CONTROLLO DI COSTITUZIONALITÀ LEGITTIMO E INDIPENDENTE

3. Nella raccomandazione del 21 dicembre 2016 la Commissione ha raccomandato alle autorità polacche di intraprendere le seguenti azioni, come già richiesto nella raccomandazione del 27 luglio 2016:
  - a) dare piena attuazione alle sentenze del Tribunale costituzionale del 3 e del 9 dicembre 2015, in base alle quali i tre giudici che sono stati legittimamente nominati nel mese di ottobre 2015 dalla precedente legislatura possano assumere la loro funzione di giudice del Tribunale costituzionale e i tre giudici nominati dalla nuova legislatura, senza valida base giuridica, non possano assumere l'incarico di giudice senza essere stati validamente eletti; per questo motivo, il presidente della Repubblica è tenuto a far prestare giuramento con urgenza ai tre giudici eletti nella precedente legislatura;
  - b) pubblicare e attuare pienamente le sentenze del Tribunale costituzionale del 9 marzo 2016 e la sentenza dell'11 agosto 2016, relativa alla legge sul Tribunale costituzionale del 22 luglio 2016 e altre sentenze pronunciate dopo tale data e le future sentenze;
  - c) garantire che qualsiasi riforma della legge sul Tribunale costituzionale rispetti le sentenze del Tribunale costituzionale, tenga in piena considerazione i pareri della commissione di Venezia e garantisca che non sia compromessa l'efficacia del Tribunale costituzionale come garante della Costituzione;
  - d) astenersi da azioni e dichiarazioni pubbliche che possano minare la legittimità e l'efficienza del Tribunale costituzionale.
4. Oltre alle suddette azioni la Commissione ha raccomandato alle autorità polacche di:
  - a) assicurare che il Tribunale costituzionale possa, nei casi urgenti, controllare efficacemente la legge sullo status dei giudici, la legge sull'organizzazione e sui procedimenti e la legge di attuazione, e che le sentenze in questione siano pubblicate senza indugio e pienamente attuate;



- b) garantire che la nomina del nuovo presidente del Tribunale costituzionale non abbia luogo finché le sentenze del Tribunale costituzionale sulla costituzionalità delle nuove leggi non saranno pubblicate e attuate pienamente, e a condizione che i tre giudici che sono stati legittimamente nominati nell'ottobre 2015, nel corso della 7ª legislatura del *Sejm*, abbiano assunto le proprie funzioni giudiziarie in Tribunale;
- c) garantire che, finché non sarà legittimamente designato il nuovo presidente del Tribunale costituzionale, egli venga sostituito dal vicepresidente del Tribunale e non da un presidente facente funzioni oppure dalla persona nominata presidente del Tribunale il 21 dicembre 2016.
5. La Commissione osserva che nessuna delle azioni raccomandate dalla Commissione è stata realizzata:
- a) i tre giudici legittimamente nominati nel mese di ottobre 2015 dalla precedente legislatura non hanno ancora potuto assumere la loro funzione di giudice del Tribunale costituzionale. Invece, i tre giudici nominati nel corso dell'8ª legislatura del *Sejm*, senza valida base giuridica, sono stati ammessi ad assumere la loro funzione dal presidente facente funzioni del Tribunale;
- b) tre importanti sentenze del Tribunale costituzionale, rispettivamente del 9 marzo 2016, dell'11 agosto 2016 e del 7 novembre 2016, non sono ancora state pubblicate e sono state cancellate dal ruolo del Tribunale, accessibile sul suo sito Internet. Altre sentenze che non erano state ancora pubblicate al momento dell'adozione della raccomandazione della Commissione del 21 dicembre 2016 sono state invece pubblicate il 29 dicembre 2016 nella Gazzetta ufficiale;
- c) la legge sullo status dei giudici, la legge sull'organizzazione e sui procedimenti e la legge di attuazione non sono ancora state urgentemente sottoposte a un efficace controllo di costituzionalità da parte del Tribunale costituzionale e la nomina del nuovo presidente del Tribunale costituzionale ha avuto luogo prima che venisse effettuato tale controllo;
- d) dopo la fine del mandato dell'ex presidente del Tribunale costituzionale, non è stato ancora legalmente nominato un nuovo presidente. L'ex presidente non è stato sostituito dal vicepresidente del Tribunale, ma da un presidente facente funzioni e, successivamente, dalla persona nominata come presidente del Tribunale il 21 dicembre 2016.
6. Come spiegato nella raccomandazione del 21 dicembre 2016 <sup>(1)</sup>, la Commissione ritiene che la procedura che ha portato alla nomina del nuovo presidente del Tribunale sia fondamentalmente viziata sotto il profilo dello Stato di diritto. La procedura è stata avviata da un presidente facente funzioni la cui nomina ha sollevato gravi preoccupazioni in merito ai principi di separazione dei poteri e di indipendenza degli organi giurisdizionali, garantiti dalla Costituzione polacca. Inoltre, il fatto che la procedura abbia consentito ai tre «giudici di dicembre», illegittimamente nominati nella nuova legislatura del *Sejm*, di partecipare al processo di selezione ha reso l'intero processo incostituzionale. Analogamente, il fatto che i «giudici di ottobre» legittimamente eletti non potessero partecipare al processo di selezione ha avuto anch'esso un impatto negativo sui risultati viziando il processo. Inoltre, il breve preavviso per la convocazione dell'Assemblea generale e il rifiuto di rinviare la riunione ha suscitato gravi preoccupazioni. Infine, l'elezione dei candidati da parte soltanto di sei giudici era incompatibile con la sentenza del Tribunale del 7 novembre 2016, in base alla quale l'articolo 194, secondo paragrafo, della Costituzione dev'essere interpretato nel senso che prevede che il presidente del Tribunale sia nominato dal presidente della Repubblica tra i candidati che hanno ottenuto la maggioranza dei voti in sede di Assemblea generale del Tribunale.
7. La Commissione osserva inoltre che, in seguito alla nomina del presidente del Tribunale costituzionale, c'è stata una serie di sviluppi che ha ulteriormente minato la legittimità del Tribunale. In particolare: il vicepresidente del Tribunale, la cui posizione è riconosciuta nella Costituzione, è stato costretto dal nuovo presidente del Tribunale a prendere le ferie che gli rimanevano fino alla fine del suo mandato; a seguito di un ricorso presentato dal Procuratore generale per contestare la validità delle elezioni nel 2010 di tre giudici del Tribunale costituzionale, tali giudici sono stati successivamente esclusi dall'attività giudiziaria del Tribunale; il nuovo presidente del Tribunale ha modificato la composizione dei collegi giudicanti e le cause sono state riassegnate a collegi costituiti in parte da giudici nominati in maniera illegittima; le richieste, in particolare del difensore civico, di revocare dai collegi giudicanti i giudici illegittimamente nominati sono state respinte; un numero significativo di sentenze è stato pronunciato dai giudici nominati da collegi di cui facevano parte giudici illegittimamente nominati; infine, alla fine del mandato del vicepresidente del Tribunale, è stato designato nuovo vicepresidente un giudice nominato illegittimamente.
8. Questi sviluppi hanno, di fatto, portato a una completa ricomposizione del Tribunale costituzionale al di fuori del normale processo costituzionale per le nomine dei giudici.

<sup>(1)</sup> Cfr. i punti 5.3 e 5.4 della raccomandazione.



9. La risposta delle autorità polacche alla raccomandazione complementare, ricevuta il 20 febbraio 2017, non attenua le preoccupazioni della Commissione e non annuncia alcuna misura concreta volta ad affrontare le questioni sollevate dalla Commissione. Nella risposta si sostiene che le nuove leggi sul Tribunale costituzionale e la nomina del nuovo presidente del Tribunale costituzionale hanno creato le condizioni adeguate per il suo funzionamento dopo un periodo di stasi, dovuto agli scontri politici tra gli esponenti dell'opposizione. Per quanto riguarda la composizione del Tribunale, nella risposta, analogamente alla precedente risposta alla raccomandazione del 27 luglio 2016, viene negato qualsiasi effetto alle sentenze del Tribunale costituzionale del 3 e del 9 dicembre 2015. Per quanto riguarda la procedura di selezione del presidente del Tribunale costituzionale, la risposta ignora la sentenza del 7 novembre 2016 secondo la quale la Costituzione prevede che il presidente del Tribunale sia nominato tra i candidati che hanno ottenuto la maggioranza dei voti in sede di Assemblea generale del Tribunale. Per quanto riguarda il ruolo del vicepresidente del Tribunale, la risposta non tiene conto del fatto che la Costituzione riconosce esplicitamente la posizione del vicepresidente, che è soggetta alla medesima procedura di nomina del presidente del Tribunale. Per quanto riguarda la nomina del presidente facente funzione del Tribunale costituzionale, la risposta non individua alcuna base giuridica nella Costituzione e ritiene che si sia trattato di un meccanismo di adeguamento eccezionale dettato da circostanze straordinarie.
10. In conclusione, la Commissione ritiene che l'indipendenza e la legittimità del Tribunale costituzionale siano seriamente compromesse e che, pertanto, la costituzionalità delle leggi polacche non possa più essere effettivamente garantita <sup>(1)</sup>. La situazione è particolarmente preoccupante per quanto riguarda il rispetto dello Stato di diritto dal momento che, come spiegato nelle raccomandazioni precedenti, il Parlamento polacco ha adottato una serie di atti legislativi particolarmente sensibili, come la nuova legge sul pubblico impiego <sup>(2)</sup>, una legge che modifica la legge sulla polizia e alcune altre leggi <sup>(3)</sup>, leggi sull'Ufficio del pubblico ministero <sup>(4)</sup>, una nuova legge sul Mediatore e che modifica talune altre leggi <sup>(5)</sup>, una legge sul Consiglio nazionale dei media <sup>(6)</sup> e una nuova legge anti-terrorismo <sup>(7)</sup>.
11. Inoltre, l'impatto negativo sullo Stato di diritto dell'assenza di un controllo di costituzionalità legittimo e indipendente in Polonia è ora notevolmente aggravato dal fatto che la costituzionalità delle nuove leggi relative al sistema giudiziario polacco menzionate al paragrafo 2, punto 2, e analizzate qui di seguito nella parte 3 non può più essere verificata e garantita da un tribunale costituzionale indipendente.

### 3. LA MINACCIA PER L'INDIPENDENZA DEL SISTEMA GIUDIZIARIO

12. La legge sulla Scuola nazionale polacca della magistratura, la legge sul Consiglio nazionale della magistratura, la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari e la legge sulla Corte suprema contengono una serie di disposizioni che danno adito a serie preoccupazioni per quanto concerne i principi di indipendenza della magistratura e separazione dei poteri.
13. La Commissione osserva che in una serie di dichiarazioni e pareri, tra cui quelli della Corte suprema, del Mediatore e del Consiglio nazionale della magistratura, è stata espressa preoccupazione per quanto riguarda la compatibilità delle nuove leggi con la Costituzione.

#### 3.1. I giudici assistenti

14. Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, e dell'articolo 2, paragrafo 36, della legge che modifica la legge sulla Scuola nazionale polacca dei giudici e dei pubblici ministeri, la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari e alcune altre leggi, ai giudici assistenti vengono affidati compiti di giudice nei tribunali distrettuali per un periodo di quattro anni. In particolare, i giudici assistenti sono autorizzati ad agire come giudici monocratici nei tribunali distrettuali.

<sup>(1)</sup> In base all'articolo 188 della Costituzione, il Tribunale costituzionale è competente a pronunciarsi sulla conformità delle leggi e dei trattati internazionali alla Costituzione, sulla conformità delle leggi ai trattati internazionali ratificati la cui ratifica esige la previa autorizzazione espressa per legge, sulla conformità delle disposizioni giuridiche emanate da organi centrali dello Stato alla Costituzione, ai trattati ratificati e alle leggi, sulla conformità alla Costituzione delle finalità o dell'attività dei partiti politici, nonché sui ricorsi relativi alle violazioni della Costituzione. Ai sensi dell'articolo 189 della Costituzione, il Tribunale costituzionale deve inoltre risolvere i conflitti di autorità tra gli organi costituzionali dello Stato.

<sup>(2)</sup> Legge del 30 dicembre 2015 che modifica la legge sul pubblico impiego e alcune altre leggi, pubblicata nella Gazzetta ufficiale l'8 gennaio 2016, atto n. 34.

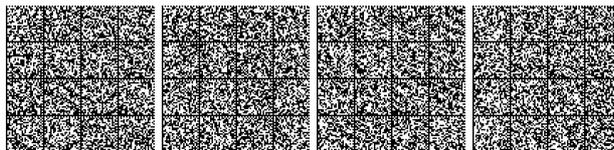
<sup>(3)</sup> Legge del 15 gennaio 2016 che modifica la legge sulla polizia e altre leggi, pubblicata nella Gazzetta ufficiale il 4 febbraio 2016, atto n. 147.

<sup>(4)</sup> Legge del 28 gennaio 2016 sull'ufficio della Procura, pubblicata nella Gazzetta ufficiale il 15 febbraio 2016, atto n. 177; legge del 28 gennaio 2016 — regolamento di attuazione della legge — legge sull'ufficio della Procura, pubblicata nella Gazzetta ufficiale il 15 febbraio 2016, atto n. 178.

<sup>(5)</sup> Legge del 18 marzo 2016 sul Mediatore e che modifica alcune altre leggi. La legge è stata firmata dal presidente della Repubblica il 4 maggio 2016.

<sup>(6)</sup> Legge del 22 giugno 2016 sul Consiglio nazionale dei media. La legge è stata firmata dal presidente della Repubblica il 27 giugno 2016.

<sup>(7)</sup> Legge del 10 giugno 2016 in materia di anti-terrorismo. La legge è stata firmata dal presidente della Repubblica il 22 giugno 2016.



15. Nel sistema giuridico polacco, però, i giudici assistenti non hanno lo stesso status dei giudici <sup>(1)</sup>. I giudici assistenti sono nominati per un periodo limitato di quattro anni e dopo 36 mesi possono iniziare a presentare domanda per nuove procedure al fine di diventare giudici. I giudici assistenti non sono soggetti alle stesse garanzie per tutelare l'indipendenza del sistema giudiziario di quelle applicabili ai giudici — ad esempio per quanto riguarda la nomina, la quale non è soggetta alla stessa procedura prevista per i giudici. A differenza della carica dei giudici, la carica di giudici assistenti investiti di funzioni giudiziarie non è prevista dalla Costituzione. Ciò implica che il loro status, nonché le garanzie per la loro indipendenza, possono essere modificati con una legge ordinaria e non richiedono alcuna modifica della Costituzione <sup>(2)</sup>.
16. Nel corso dell'iter legislativo della legge sulla Scuola nazionale della magistratura la Corte suprema e il Consiglio nazionale della magistratura hanno espresso preoccupazioni chiedendosi se le garanzie di indipendenza degli assistenti giudici rispettino la Costituzione e soddisfino in maniera sufficiente i requisiti di un processo equo stabiliti dall'articolo 6, paragrafo 1, della Convenzione europea dei diritti dell'uomo <sup>(3)</sup>. La Corte europea dei diritti dell'uomo ha statuito che il precedente regime non soddisfaceva tali criteri per quanto riguarda gli assistenti giudici in Polonia <sup>(4)</sup>.
17. Considerata la breve durata del mandato, lo status di assistenti giudici rende questi ultimi particolarmente vulnerabili alle influenze esterne, soprattutto da parte del ministro della Giustizia. Il ministro della Giustizia ha un'influenza significativa sulla carriera degli assistenti giudici dal momento che partecipa alla procedura di selezione e di nomina a giudici. Gli assistenti giudici che intendono diventare giudici devono superare una procedura di selezione e di nomina completamente nuova. Gli assistenti giudici devono dapprima presentare una domanda per essere nominati giudici al Consiglio nazionale della magistratura, che procederà a una valutazione completa dei candidati e deciderà se proporre o meno al presidente della Repubblica il candidato al posto di giudice. È il presidente della Repubblica che nomina il candidato al posto di giudice. Il desiderio legittimo degli assistenti giudici di diventare giudici, unito all'assenza di garanzie sufficienti per la tutela della loro indipendenza personale durante tale periodo, espone gli assistenti giudici a pressioni da parte del ministro della Giustizia e può ripercuotersi sulla loro indipendenza personale quando esercitano le loro funzioni.

### 3.2. I presidenti dei tribunali

18. Nel sistema giuridico polacco, i presidenti dei tribunali hanno un duplice ruolo: non solo sono responsabili della gestione dei tribunali, ma svolgono anche funzioni giudiziarie. La nuova legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari solleva preoccupazioni per quanto riguarda l'indipendenza personale dei presidenti dei tribunali nell'esercizio delle loro funzioni giurisdizionali, ma anche per quanto riguarda la loro influenza sugli altri giudici.
19. L'articolo 1, paragrafo 6, l'articolo 17, paragrafo 1, e l'articolo 18, paragrafo 1, della nuova legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari prevede norme sulla destituzione e sulla nomina dei presidenti dei tribunali. Per un periodo di sei mesi, al ministro della Giustizia viene attribuito il potere di nominare e destituire i presidenti di tribunale, senza essere vincolato da criteri concreti, senza obbligo di motivazione e senza alcuna possibilità per la magistratura (né per il Consiglio nazionale della magistratura, né per il collegio di giudici di un determinato tribunale) di bloccare tali decisioni. Inoltre, non è previsto alcun controllo giurisdizionale contro una decisione di destituzione presa dal ministro della Giustizia. Dopo il periodo di sei mesi il ministro della Giustizia può nominare i presidenti dei tribunali a propria discrezione; solo in caso di destituzione di un presidente di tribunale il Consiglio nazionale della magistratura può, con una maggioranza qualificata di due terzi di tutti i membri del Consiglio, bloccare la decisione del ministro della giustizia <sup>(5)</sup>.
20. Il potere del ministro della Giustizia di destituire arbitrariamente i presidenti dei tribunali permette al ministro della Giustizia di mantenere un'influenza sui presidenti dei tribunali che può pregiudicare la loro indipendenza personale quando svolgono le loro funzioni giudicanti. Ad esempio, un presidente di tribunale chiamato a pronunciarsi in una causa sensibile contro lo Stato può sentirsi condizionato dal ministro della Giustizia ad adeguarsi alla posizione dello Stato al fine di evitare di essere destituito dalla carica di presidente del tribunale.

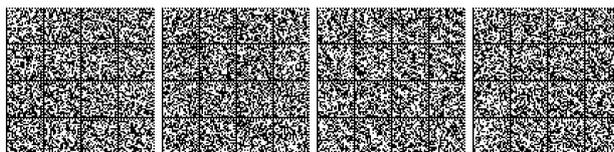
<sup>(1)</sup> I giudici assistenti, benché incaricati di funzioni di giudice, sono nominati direttamente dal ministro della Giustizia con una minima partecipazione del Consiglio nazionale della magistratura, che può soltanto opporsi solo entro 30 giorni.

<sup>(2)</sup> L'indipendenza del giudice deve essere sancita dalla Costituzione con norme più specifiche previste a livello legislativo (raccomandazione CM/Racc.(2010)12 del Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa sui giudici: «Indipendenza, efficacia e responsabilità», adottata il 17 novembre 2010 («raccomandazione del Consiglio d'Europa del 2010», punto 7). Va inoltre osservato che, nei loro pareri, la Corte suprema e il Consiglio nazionale della magistratura hanno sollevato questioni di legittimità costituzionale per quanto riguarda tale legge.

<sup>(3)</sup> Parere della Corte suprema del 3 febbraio 2017; parere del Consiglio nazionale della magistratura del 10 febbraio 2017.

<sup>(4)</sup> Causa della Corte europea dei diritti dell'uomo, *Henryk Urban e Ryszard Urban contro Polonia*, 23614/08, 28 febbraio 2011; Causa della Corte europea dei diritti dell'uomo, *Mirosław Garlicki contro Polonia*, 36921/07, 14 settembre 2011; Causa della Corte europea dei diritti dell'uomo, *Pohoska contro Polonia*, 33530/06, 10 aprile 2012.

<sup>(5)</sup> Articolo 1, paragrafo 7, della legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari.



21. Anche i giudici che non sono presidenti di tribunale, ma desiderano diventarlo, potrebbero essere indotti a non andare contro una posizione del ministro della Giustizia, al fine di non ridurre le loro possibilità di essere nominati presidenti di tribunale. La loro indipendenza personale ne risulterebbe compromessa, quando esercitano le loro funzioni giudicanti.
22. Occorre inoltre rilevare che i presidenti di tribunale, in qualità di responsabili della gestione dei tribunali, hanno importanti poteri su altri giudici e possono quindi interferire con l'indipendenza personale di tali giudici. Ad esempio, i presidenti di tribunale hanno il potere di sostituire i giudici nella loro funzione di capi divisione o capi sezione di tribunali, il potere di rilasciare notifiche scritte comportanti sanzioni pecuniarie a tali capi divisione o capi sezione in caso di carenze e il potere di trasferire i giudici senza il loro consenso nell'ambito della giurisdizione in questione.
23. Infine, tali disposizioni sollevano problemi di legittimità costituzionale, come sottolineato in particolare dai pareri della Corte suprema, del Consiglio nazionale della magistratura e del Mediatore. In particolare, permettere tale possibilità di destituzione dei presidenti di tribunale da parte del ministro della Giustizia viola i principi di indipendenza della magistratura e di separazione dei poteri.

### 3.3. La nomina e la carriera dei giudici

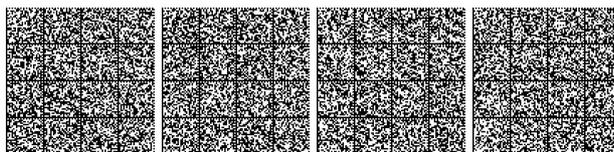
24. Conformemente alla Costituzione polacca, l'indipendenza dei giudici è salvaguardata dal Consiglio nazionale della magistratura <sup>(1)</sup>. Il ruolo del Consiglio nazionale della magistratura ha un impatto diretto sull'indipendenza dei giudici, in particolare per quanto riguarda la loro promozione, trasferimento, procedure disciplinari, destituzione e pensionamento anticipato. Ad esempio, la promozione di un giudice (da un tribunale di distretto a un tribunale regionale) richiede che sia il presidente della Repubblica a nominare nuovamente il giudice, e, pertanto, anche in questo caso, dovrà essere seguita la procedura di valutazione e di nomina giudiziaria cui partecipa il Consiglio nazionale della magistratura.
25. Per questo motivo, negli Stati membri in cui è stato istituito un Consiglio della magistratura, la sua indipendenza è particolarmente importante per evitare indebite ingerenze da parte del governo o del parlamento sull'indipendenza dei giudici. Ad esempio, nel contesto dei procedimenti disciplinari nei confronti dei giudici condotti dal Consiglio, la Corte europea dei diritti dell'uomo ha sollevato la questione del livello di influenza delle autorità legislative o esecutive, dato che il Consiglio era composto da una maggioranza di membri nominati direttamente da tali autorità <sup>(2)</sup>. Per lo stesso motivo, norme europee consolidate, in particolare la raccomandazione del 2010 del comitato dei ministri del Consiglio d'Europa, stabiliscono che «almeno metà dei membri dei [Consigli della magistratura] dovrebbe essere costituita da giudici scelti da loro pari di tutti i livelli della magistratura e nel rispetto del pluralismo all'interno del sistema giudiziario» <sup>(3)</sup>. Spetta agli Stati membri organizzare i loro sistemi giudiziari, decidendo anche se istituire o meno un Consiglio superiore della magistratura. Tuttavia, quando tale Consiglio viene istituito, come nel caso della Polonia, la sua indipendenza deve essere garantita conformemente alle norme europee.
26. Finora il sistema polacco era pienamente in linea con tali norme, dal momento che il Consiglio nazionale della magistratura era composto da una maggioranza di giudici scelti da giudici. L'articolo 1, paragrafo 1, e l'articolo 7 della legge che modifica la legge sul Consiglio nazionale della magistratura modificerebbe radicalmente tale sistema in quanto prevede che i 15 giudici membri del Consiglio nazionale della magistratura siano nominati, e possano essere rinominati, dal *Sejm* <sup>(4)</sup> e istituisce una nuova struttura in seno al Consiglio. Le nuove norme per la nomina dei giudici membri del Consiglio nazionale della magistratura aumentano in misura significativa l'influenza del parlamento sul Consiglio compromettendo l'indipendenza di quest'ultimo, in contrasto con le norme europee. Il fatto che i giudici membri saranno nominati dal *Sejm* con una maggioranza di 3/5 non attenua tali preoccupazioni.
27. Il fatto che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, della legge che modifica la legge sul Consiglio nazionale della magistratura, verrebbe posta fine prematuramente ai mandati di tutti gli attuali giudici membri del Consiglio nazionale della magistratura aggrava ulteriormente tali preoccupazioni poiché il parlamento acquisterebbe immediatamente un'influenza determinante sulla composizione del Consiglio, a scapito dell'influenza degli stessi giudici.

<sup>(1)</sup> Articolo 186, paragrafo 1, della Costituzione polacca: «Il Consiglio nazionale della magistratura garantisce l'indipendenza dei tribunali e dei giudici».

<sup>(2)</sup> Corte europea dei diritti dell'uomo, causa *Ramos Nunes de Carvalho E Sá contro Portogallo*, n. 55391/13, n. 57728/13 e n. 74041/13, 21 giugno 2016, punto 77.

<sup>(3)</sup> Punto 27; si veda anche il piano d'azione del Consiglio d'Europa «Rafforzare l'imparzialità e l'indipendenza giudiziaria», adottato il 13 aprile 2016, (CM(2016)36 definitivo), C, punto ii). Parere n. 10 del CCJE sul Consiglio della magistratura al servizio della società, punto 27; diversi pareri della commissione di Venezia e norme della rete europea dei Consigli di giustizia (ENC) nella relazione 2010-11 sui Consigli della magistratura, punto 2.3.

<sup>(4)</sup> La Costituzione prevede che il Consiglio nazionale della magistratura si componga di membri *ex officio* (il primo presidente della Corte suprema, il ministro della Giustizia, il presidente della Suprema Corte amministrativa e un membro nominato dal presidente della Repubblica) e i membri eletti. I membri eletti consistono in quattro deputati «scelti dal *Sejm*», in due senatori «scelti dal Senato» e in 15 giudici («scelti tra» i tribunali ordinari, amministrativi e militari e la Corte suprema).



28. La politicizzazione del Consiglio nazionale della magistratura è anche aggravata dalla nuova struttura interna. Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 7, della legge che modifica la legge sul Consiglio nazionale della magistratura, il Consiglio sarebbe composto da due assemblee: la prima, con una maggioranza di deputati del parlamento, la seconda con giudici nominati dal parlamento. Formalmente, il Consiglio resterebbe composto in maggioranza da giudici, ma in realtà la nuova assemblea «politica» potrebbe rendere più difficile il processo decisionale del Consiglio nazionale della magistratura. Se le due assemblee differissero nella loro valutazione di un candidato, l'assemblea di parere favorevole potrebbe chiedere un riesame da parte del Consiglio nella sua composizione plenaria con una maggioranza dei due terzi di tutti i membri del Consiglio. Tale soglia sarebbe molto difficile da rispettare, anche in considerazione dell'aumentata influenza del potere legislativo sulla composizione del Consiglio. Questo nuovo sistema avrebbe un'incidenza diretta sulla nomina e sulla carriera dei giudici in Polonia dal momento che i giudici membri del Consiglio che compongono la seconda assemblea potrebbero, in determinate circostanze, non avere più l'ultima parola su questioni riguardanti la valutazione dei candidati alla carica di giudici <sup>(1)</sup>.
29. Questa situazione solleva preoccupazioni dal punto di vista dell'indipendenza della magistratura. Per esempio, un giudice distrettuale che deve emettere una sentenza in una causa politicamente sensibile e che al tempo stesso presenta una domanda per la promozione a giudice regionale può essere propenso a seguire la posizione suggerita dalla maggioranza politica al fine di non compromettere le sue possibilità di ottenere la promozione. Anche se tale rischio non si concretizzasse, il nuovo sistema non fornisce garanzie sufficienti ad assicurare l'indipendenza, che è fondamentale per mantenere la fiducia che i tribunali devono ispirare ai cittadini nelle società democratiche <sup>(2)</sup>.
30. La Commissione osserva che la Corte suprema e il Consiglio nazionale della magistratura, nei loro pareri concernenti il progetto di legge, hanno manifestato una serie di preoccupazioni in merito alla costituzionalità del nuovo sistema. È stato osservato, in particolare, che le nuove norme porterebbero il Consiglio nazionale della magistratura a dipendere dalle decisioni politiche della maggioranza parlamentare. I pareri sottolineano inoltre che il Consiglio nazionale della magistratura è un organismo unitario che non può essere suddiviso in due organi sconosciuti alla Costituzione e che il progetto di legge modificherebbe l'ordinamento costituzionale attribuendo al *Sejm* una posizione dominante nei confronti della magistratura. Inoltre, la cessazione anticipata del mandato dei giudici membri del Consiglio e del funzionamento di un organo costituzionale, violerebbe il principio di uno Stato democratico fondato sullo Stato di diritto e sul principio di legalità. Come spiegato in precedenza, la Commissione ricorda che un efficace controllo di costituzionalità di tali disposizioni non è attualmente possibile.

### 3. 4. L'età pensionabile e il potere di prorogare il mandato dei giudici

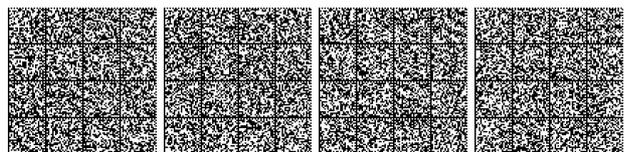
31. L'articolo 1, paragrafo 26, lettere b) e c), e l'articolo 13, paragrafo 1, della legge che modifica la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari modificano il regime di pensionamento applicabile ai giudici ordinari abbassando l'età del pensionamento da 67 a 60 anni per le donne giudici e da 67 a 65 anni per gli uomini giudici e attribuendo al ministro della Giustizia il potere di decidere in merito alla proroga del loro mandato (fino al 70° anno di età) sulla base di criteri vaghi. In attesa di tale decisione i giudici interessati rimangono in carica.
32. Il nuovo regime pensionistico si ripercuoterebbe negativamente sull'indipendenza dei giudici <sup>(3)</sup>. Le nuove norme creano un ulteriore strumento mediante il quale il ministro della Giustizia può esercitare la sua influenza su singoli giudici. In particolare, i criteri vaghi per la proroga dei mandati permettono un'indebita discrezionalità, compromettendo il principio di inamovibilità dei giudici <sup>(4)</sup>. Pur abbassando l'età pensionabile, la legge consente ai giudici di ottenere dal ministro della Giustizia una proroga del loro mandato fino a un massimo di dieci anni per le donne giudici e di cinque anni per gli uomini giudici. Inoltre, non vi è alcun termine entro il quale il ministro della Giustizia debba prendere una decisione sulla proroga del mandato, il che gli consente di mantenere l'influenza sui giudici in questione per il tempo rimanente del loro mandato giudiziario. Anche prima dell'età della pensione, la semplice prospettiva di dover chiedere al ministro della Giustizia tale proroga potrebbe configurarsi come una pressione sui giudici interessati.
33. Abbassando l'età pensionabile dei giudici e, nel contempo, subordinando la proroga del loro mandato alla decisione del ministro della Giustizia, le nuove norme compromettono il principio di inamovibilità dei giudici,

<sup>(1)</sup> Ciò è in contrasto con le norme del Consiglio d'Europa: raccomandazione del Consiglio d'Europa del 2010 (punto 26); piano d'azione del Consiglio d'Europa Rafforzare l'imparzialità e l'indipendenza giudiziaria, adottato il 13 aprile 2016, (CM(2016)36 definitivo), punto C.

<sup>(2)</sup> Cause della Corte europea dei diritti dell'uomo: *Morice contro Francia*, n. 29369/10, 23 aprile 2015, punto 78; *Cipro contro Turchia*, n. 25781/94, 10 maggio 2001, punto 233.

<sup>(3)</sup> Raccomandazione del Consiglio d'Europa del 2010, punto 49.

<sup>(4)</sup> Secondo la legge, il ministro della Giustizia decide sull'opportunità o meno di prorogare il mandato di un giudice, «tenendo in considerazione l'utilizzo razionale del personale giudiziario ordinario e le esigenze derivanti dal carico di lavoro di specifici tribunali» (cfr. l'articolo 1, paragrafo 26, lettera b), della legge).



principio che costituisce un elemento fondamentale della loro indipendenza, conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia e della Corte europea dei diritti dell'uomo. Tra i requisiti di un tribunale indipendente, la Corte di giustizia ha affermato che i giudici devono godere di indipendenza dal punto di vista personale e funzionale nell'esercizio delle loro funzioni e devono anche essere tutelati dalla destituzione mediante efficaci garanzie contro indebiti interventi o pressioni da parte del potere esecutivo<sup>(1)</sup>. Le disposizioni in questione non sono ancora conformi alle norme europee in base a cui l'inamovibilità dei giudici deve essere garantita fino all'età pensionabile obbligatoria, qualora essa sia prevista.

34. La Commissione rileva che le nuove norme hanno inoltre fatto sorgere dubbi per quanto riguarda la loro costituzionalità. Secondo il parere della Corte suprema<sup>(2)</sup>, permettere al ministro della Giustizia di decidere in merito alla proroga del mandato di un giudice, in combinazione con l'abbassamento dell'età di pensionamento dei giudici, viola il principio di inamovibilità dei giudici (articolo 180, paragrafo 1, della Costituzione). Come spiegato in precedenza, la Commissione ricorda che un efficace controllo di costituzionalità di tali disposizioni non è attualmente possibile.

### 3.5. La Corte suprema

#### 3.5.1. Destituzione, pensionamenti forzati e nuova nomina dei giudici della Corte suprema

35. Ai sensi dell'articolo 87 della nuova legge sulla Corte suprema, il giorno successivo all'entrata in vigore della legge, tutti i giudici della Corte suprema saranno destituiti e collocati in pensione<sup>(3)</sup>.
36. Ai sensi dell'articolo 88 della medesima legge, solo i giudici indicati dal ministro della Giustizia rimarranno inizialmente attivi per un periodo transitorio fintantoché il presidente della Repubblica non avrà effettuato una selezione definitiva dei giudici che saranno autorizzati a rimanere in carica a seguito di una speciale procedura di verifica. Questa procedura implica che il presidente della Repubblica scelga i giudici che rimarranno in carica tra i giudici della Corte suprema che sono stati preselezionati dal ministro della Giustizia e valutati dal Consiglio nazionale della magistratura. La legge include criteri vaghi e imprecisi per la scelta dei giudici che dovranno restare in carica. Eventuali risoluzioni del Consiglio nazionale della magistratura in materia non saranno vincolanti per il presidente della Repubblica<sup>(4)</sup>. Ai sensi dell'articolo 91 della legge sulla Corte suprema, se il giudice che esercita le funzioni di primo presidente della Corte suprema è destituito e collocato in pensione, il presidente della Repubblica sceglie un primo presidente ad interim della Corte suprema.
37. La destituzione e il pensionamento forzato di tutti i giudici della Corte suprema, considerati in connessione con le norme per una loro eventuale rinomina, violerebbero il principio dell'indipendenza giudiziaria dei giudici della Corte suprema. I giudici dovrebbero essere tutelati dalla destituzione mediante efficaci dispositivi di salvaguardia da pressioni o interventi indebiti da parte di altre autorità dello Stato<sup>(5)</sup>. Conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia e della Corte europea dei diritti dell'uomo e alle norme europee, l'indipendenza della magistratura richiede garanzie idonee a tutelare la persona che svolge la funzione giurisdizionale in una controversia<sup>(6)</sup>. L'inamovibilità dei giudici da parte dell'esecutivo nel corso del loro mandato è una conseguenza della loro indipendenza e pertanto rientra tra le garanzie di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della Convenzione europea dei diritti dell'uomo<sup>(7)</sup>. Di conseguenza, i giudici possono essere destituiti solo individualmente, qualora ciò sia giustificato, sulla base di una procedura disciplinare relativa alle loro attività individuali e che offra tutte le garanzie di difesa in una società democratica. I giudici non possono essere destituiti in quanto categoria; i giudici non possono essere destituiti per ragioni non connesse a comportamenti individuali.

<sup>(1)</sup> Causa C-53/03 *Syfait and Others*, 31 maggio 2005, punto 31; Causa C-103/97 *Köllensperger and Atzwanger*, 4 febbraio 1999, punto 20.

<sup>(2)</sup> Parere della Corte suprema del 28 aprile 2017.

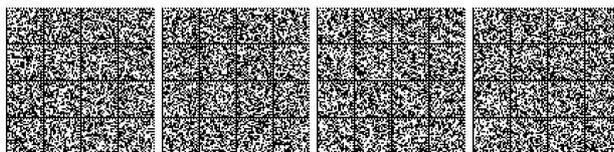
<sup>(3)</sup> Ai sensi dell'articolo 89, paragrafo 1, i giudici che sono destituiti o pensionati beneficiano, fino al compimento dei 65 anni di età, di un emolumento pari alla retribuzione che ricevevano per l'ultima carica ricoperta nella Corte suprema. L'articolo 89, paragrafo 2, della legge sulla Corte suprema stabilisce che i giudici destituiti dalla Corte suprema conservano il diritto di chiedere al ministro della Giustizia, entro 14 giorni dal loro ritiro, il trasferimento a una funzione giudiziaria in un tribunale ordinario, militare o amministrativo. Il ministro della Giustizia ha il diritto di respingere tale domanda.

<sup>(4)</sup> Successivamente, ai sensi dell'articolo 95 della legge sulla Corte suprema, il ministro della Giustizia annuncia i posti vacanti in particolari sezioni della Corte suprema, per poi proporre un candidato di sua scelta per ciascun posto annunciato al Consiglio nazionale della magistratura. Il Consiglio nazionale della magistratura valuta ciascuna candidatura e presenta una proposta al presidente della Repubblica per la nomina a un posto di giudice della Corte suprema. In alcuni casi il Consiglio nazionale della magistratura potrà presentare la propria proposta soltanto tramite una delle sue assemblee, escludendo in tal modo potenzialmente l'assemblea composta dai giudici membri. Il ministro della Giustizia può effettuare un ulteriore annuncio sui posti rimanenti vacanti. Successivamente, i candidati possono presentare con regolare procedura la loro candidatura che il Consiglio nazionale della magistratura valuta per poi presentare al presidente della Repubblica una domanda ai fini della loro nomina a giudici della Corte suprema.

<sup>(5)</sup> Causa C-53/03 *Syfait and Others*, 31 maggio 2005, punto 31; Causa C-103/97 *Köllensperger and Atzwanger*, 4 febbraio 1999, punto 20.

<sup>(6)</sup> Causa C-222/13 *TDC*, 9 ottobre 2014, punti 29-32; Causa C-506/04 *Wilson*, 19 settembre 2006, punto 53; Causa C-103/97 *Köllensperger and Atzwanger*, 4 febbraio 1999, punti 20-23; Causa C-54/96 *Dorsch Consult*, 12 settembre 1997, punto 36; Causa C-17/00 *De Coster*, 29 novembre 2001, punti 18-21; Causa della Corte europea dei diritti dell'uomo, *Baka contro Ungheria* n. 20261/12, 23 giugno 2016, punto 121.

<sup>(7)</sup> Causa della Corte europea dei diritti dell'uomo, *Campbell and Fell contro Regno Unito*, A80 (1984), 28 giugno 1984, punto 80.



38. Tali garanzie e salvaguardie mancano nel caso di specie e le disposizioni in questione costituiscono una flagrante violazione dell'indipendenza dei giudici della Corte suprema e della separazione dei poteri (<sup>1</sup>), e, di conseguenza, dello Stato di diritto.

### 3.5.2. Procedimento disciplinare

39. La legge sulla Corte suprema istituisce una nuova sezione disciplinare e nuove norme per i procedimenti disciplinari contro i giudici della Corte suprema (<sup>2</sup>).
40. Tali nuove norme in materia di procedimenti disciplinari rischiano di pregiudicare l'indipendenza della magistratura. In particolare, la partecipazione del ministro della Giustizia ai procedimenti disciplinari nei confronti dei giudici della Corte suprema costituisce una minaccia per la loro indipendenza: il fatto che il ministro della Giustizia abbia il potere di avviare procedimenti disciplinari contro i giudici della Corte suprema nonché di influire sullo svolgimento delle indagini fornirebbe al ministro della Giustizia un ulteriore strumento per esercitare una considerevole pressione sui giudici.
41. In particolare, ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 5, della legge sulla Corte suprema, il ministro della Giustizia può opporsi alla decisione del responsabile dell'azione disciplinare della Corte suprema che conduce un'indagine di porre fine a tale indagine per mancanza di motivi; in tal caso, il responsabile dell'azione disciplinare della Corte suprema dovrà continuare a condurre il procedimento disciplinare e sarà vincolato dalle istruzioni del ministro della Giustizia. Inoltre, il ministro della Giustizia può nominare autonomamente un responsabile dell'azione disciplinare caso per caso (<sup>3</sup>). La nomina di un responsabile dell'azione disciplinare da parte del ministro della Giustizia escluderebbe qualsiasi altro responsabile dell'azione disciplinare da un determinato caso. Ogni volta che il ministro della Giustizia nomina un responsabile dell'azione disciplinare deve essere condotta un'indagine preliminare. Ai sensi dell'articolo 57, paragrafo 2, il funzionario nominato dal ministro della Giustizia è vincolato in alcuni casi dalle istruzioni impartite dal ministro stesso.
42. La semplice minaccia dell'avvio di un procedimento disciplinare sulla base delle istruzioni del ministro della Giustizia comprometterebbe in maniera diretta l'indipendenza dei giudici della Corte suprema. La Corte di giustizia ha statuito che per essere indipendente un organo giurisdizionale indipendente deve poter esercitare le sue funzioni in modo autonomo, senza essere subordinato a nessun altro organo e deve quindi essere protetto da interventi o pressioni esterni che potrebbero compromettere l'indipendenza di giudizio dei suoi membri per quanto riguarda i procedimenti di cui si occupano (<sup>4</sup>). Queste condizioni non risultano soddisfatte in questo caso. Pertanto, i giudici della Corte suprema possono sentirsi obbligati ad adeguarsi alla posizione del potere esecutivo quando esercitano le loro funzioni giudicanti.

### 3.5.3. ITER legislativo

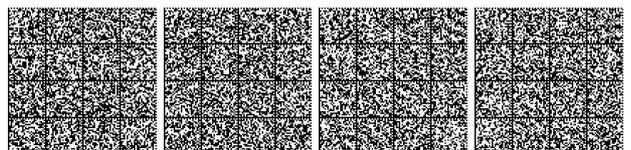
43. La Commissione osserva che la legge sulla Corte suprema, che è un nuovo atto legislativo autonomo che si compone di oltre 110 articoli e modifica sei leggi esistenti, avrebbe un forte impatto sull'indipendenza della Corte suprema e, più in generale, sulla separazione dei poteri e sullo Stato di diritto in Polonia. La Commissione si rammarica del fatto che tale importante legge non sia stata oggetto di adeguata preparazione né delle consultazioni che avrebbe meritato. Al contrario, il progetto è stato presentato il 12 luglio 2017 ed è stato adottato il 22 luglio 2017. La Commissione ritiene che tale procedura legislativa accelerata delle due camere comprometta di per sé la fiducia nel sistema giudiziario in Polonia e non sia in linea con lo spirito di leale cooperazione fra le istituzioni degli Stati membri che deve caratterizzare una democrazia fondata sullo Stato di diritto.

(<sup>1</sup>) La legge è in contrasto con le norme del Consiglio d'Europa. In particolare, le nuove norme sono in contrasto con il principio di inamovibilità dei giudici, un elemento fondamentale dell'indipendenza dei giudici, sancito dalla raccomandazione del Consiglio d'Europa del 2010. Pertanto, ai giudici della Corte suprema dovrebbe essere garantita l'inamovibilità e al loro mandato non dovrebbe essere messa prematuramente fine. Inoltre, conformemente alla raccomandazione del Consiglio d'Europa del 2010, le decisioni relative alla selezione e alla carriera dei giudici devono fondarsi su criteri obiettivi prestabiliti dalla legge o dalle autorità competenti e, nei casi in cui il governo o il potere legislativo prendono decisioni riguardanti la selezione e la carriera dei giudici, esse devono essere autorizzate a formulare raccomandazioni o a esprimere pareri, che l'autorità di nomina è tenuta a seguire nella pratica da un'autorità competente indipendente, composta in parte sostanziale da membri della magistratura. La legge viola tali norme.

(<sup>2</sup>) I procedimenti disciplinari contro i giudici della Corte suprema si riferiscono alla responsabilità per i reati contro le norme di servizio e all'aver compromesso la dignità della loro funzione. L'articolo 5 della legge sulla Corte suprema stabilisce che la sezione disciplinare si occupi anche di procedimenti disciplinari contro i giudici della Corte suprema, di alcuni procedimenti disciplinari contro i membri delle professioni forensi e di ricorsi contro decisioni disciplinari. La legge stabilisce una nuova composizione dei tribunali disciplinari delle Corti supreme: per definizione, un tribunale disciplinare di primo grado sarà composto da un giudice della sezione disciplinare; un tribunale disciplinare di secondo grado sarà composto da tre giudici. Il procedimento disciplinare può essere avviato da una proposta del responsabile dell'azione disciplinare (articolo 56, paragrafo 1: un responsabile dell'azione disciplinare nominato dalla Corte suprema per un mandato di tre anni, e articolo 54, paragrafo 4: un responsabile dell'azione disciplinare nominato dal ministro responsabile su una base caso per caso).

(<sup>3</sup>) Articolo 54, paragrafo 1, della legge sulla Corte suprema. Il ministro della Giustizia nomina i responsabili dell'azione disciplinare tra i pubblici ministeri proposti dalla Procura di Stato.

(<sup>4</sup>) Causa C-503/15, *Margarit Panicello*, 16 febbraio 2017, punti 37-38; Causa C-203/14, *Consorti Sanitari del Maresme*, 6 ottobre 2015, punto 19; Causa C-222/13, *TDC*, 9 ottobre 2014, punto 30; Cause riunite C-58/13 e C-59/13, *Torres*, 17 luglio 2014, punto 22; Causa C-506/04, *Wilson*, 19 settembre 2006, punto 51.



### 3.6. Altre disposizioni

44. Le quattro leggi contengono una serie di altre disposizioni sensibili dal punto di vista dello Stato di diritto e della separazione dei poteri, in particolare per quanto riguarda la conclusione prematura dei mandati dei responsabili dell'azione disciplinare nei tribunali <sup>(1)</sup>, il potere del ministro della Giustizia di valutare l'operato dei tribunali <sup>(2)</sup>, il trasferimento dei giudici <sup>(3)</sup>, la struttura della Scuola nazionale di magistratura <sup>(4)</sup>, la dichiarazione di attività dei giudici <sup>(5)</sup> e il personale del Consiglio nazionale della magistratura e della Corte suprema <sup>(6)</sup>. Tali punti, tra cui rientrano anche problemi di conformità con la Costituzione <sup>(7)</sup>, sono stati individuati in una serie di analisi, in particolare della Corte suprema e del Consiglio nazionale della magistratura. Tuttavia, come spiegato in precedenza, un controllo di costituzionalità legittimo e indipendente non è attualmente possibile.

## 4. CONSTATAZIONE DI UNA MINACCIA SISTEMICA ALLO STATO DI DIRITTO

45. Per i motivi di cui sopra la Commissione ritiene che la situazione di minaccia sistemica allo Stato di diritto in Polonia, illustrata nelle sue raccomandazioni del 27 luglio 2016 e del 21 dicembre 2016, si sia notevolmente aggravata. In particolare:

- 1) la nomina illegittima del presidente del Tribunale costituzionale, l'ammissione dei tre giudici nominati nel corso dell'8ª legislatura del *Sejm* senza valida base giuridica, la nomina di uno di questi giudici a vicepresidente del Tribunale, il fatto che i tre giudici che sono stati legittimamente nominati nell'ottobre 2015 dalla precedente legislatura non abbiano potuto assumere le loro funzioni di giudice in Tribunale, nonché gli ulteriori sviluppi nell'ambito del Tribunale di cui sopra hanno di fatto portato a una completa ricomposizione del Tribunale al di fuori del normale processo costituzionale per la nomina dei giudici. Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'indipendenza e la legittimità del Tribunale costituzionale siano seriamente compromesse e che, pertanto, la costituzionalità delle leggi polacche non possa più essere effettivamente garantita. Le sentenze rese dal Tribunale in tali circostanze non possono più essere considerate atte a garantire un efficace controllo di costituzionalità;
- 2) la legge sulla Scuola nazionale polacca della magistratura già in vigore e, qualora entrassero in vigore, la legge sul Consiglio nazionale della magistratura, la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari e la legge sulla Corte suprema comprometterebbero in maniera strutturale l'indipendenza della magistratura in Polonia e avrebbero un impatto immediato e concreto sul funzionamento indipendente del sistema giudiziario nel suo complesso. Dal momento che l'indipendenza della magistratura è un elemento fondamentale dello Stato di diritto, tali nuove leggi aumentano in maniera significativa la minaccia sistemica allo Stato di diritto individuata nelle precedenti raccomandazioni;
- 3) soprattutto la destituzione dei giudici della Corte suprema, la loro eventuale rinomina e altre misure contenute nella legge sulla Corte suprema aggraverebbero considerevolmente la minaccia sistemica allo Stato di diritto;
- 4) le nuove leggi danno adito a seri dubbi per quanto riguarda la loro compatibilità con la Costituzione polacca, come sottolineato da una serie di dichiarazioni, in particolare della Corte suprema, del Consiglio nazionale della magistratura, del Mediatore polacco, dell'Ordine nazionale degli avvocati, delle associazioni di giudici e avvocati e di altre parti interessate <sup>(8)</sup>. Tuttavia, come spiegato in precedenza, un efficace controllo di costituzionalità di tali leggi non è più possibile;

<sup>(1)</sup> Articolo 6 della legge che modifica la legge sul Consiglio nazionale della magistratura; articolo 100, paragrafi 1 e 2, della legge sulla Corte suprema.

<sup>(2)</sup> Articolo 1, paragrafo 16, della legge che modifica la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari.

<sup>(3)</sup> Articolo 1, paragrafo 5, lettera b), della legge che modifica la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari.

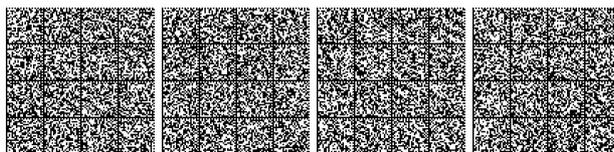
<sup>(4)</sup> Articolo 1 della legge che modifica la legge sulla Scuola nazionale della magistratura.

<sup>(5)</sup> L'articolo 1, paragrafo 33, della legge che modifica la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari e articolo 38 della legge sulla Corte suprema.

<sup>(6)</sup> Articolo 10 della legge che modifica la legge sul Consiglio nazionale della magistratura; articolo 93 e articolo 99, della legge del 20 luglio sulla Corte suprema.

<sup>(7)</sup> Sono state inoltre individuate nuove disposizioni in materia di direttori di tribunali che danno adito a preoccupazioni (articolo 1 della legge del 23 marzo 2017 che modifica la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari).

<sup>(8)</sup> Ad esempio, i pareri della Corte suprema del 30 gennaio, 3 febbraio, 28 aprile e 18 luglio 2017; i pareri del Consiglio nazionale della magistratura del 30 gennaio, 10 febbraio, 7 marzo, 12 maggio, 26 maggio e 18 luglio 2017; i pareri del Mediatore del 1º febbraio, 12 aprile, 31 maggio, 28 giugno e 18 luglio 2017; il parere del Direttore della Scuola nazionale polacca dei giudici e dei pubblici ministeri, del 10 febbraio 2017; i pareri collettivi dei giudici della corte d'appello di Lublino, del 6 febbraio 2017; di Danzica, Cracovia, Białystok, Stettino, Rzeszów, del 7 febbraio 2017; di Varsavia e Poznań dell'8 febbraio 2017; la risoluzione della presidenza dell'ordine degli avvocati del 3 febbraio 2017; il parere dell'Associazione dei giudici «Themis», del 29 gennaio 2017; i pareri dell'Associazione dei giudici «Iustitia» dell'8 febbraio 2017; il parere dei referendari di tribunale del 6 febbraio 2017; il parere dell'Associazione di ex studenti e dei candidati della Scuola nazionale polacca dei giudici e dei pubblici ministeri del 7 febbraio 2017; il parere dell'Associazione nazionale dei giudici assistenti, dell'8 febbraio 2017.

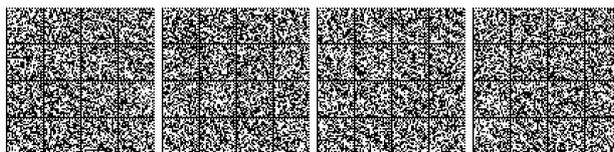


- 5) infine, le azioni e dichiarazioni pubbliche contro i giudici e i tribunali polacchi effettuate dal governo polacco e dai rappresentanti della maggioranza al potere hanno danneggiato la fiducia nel sistema giudiziario nel suo complesso. La Commissione sottolinea il principio di leale cooperazione tra gli organi statali, che, come evidenziato nei pareri della commissione di Venezia, rappresenta un prerequisito costituzionale in uno Stato democratico in cui vige lo Stato di diritto.
46. La Commissione ribadisce che, laddove sia stato istituito un sistema di giustizia costituzionale, la sua efficacia è un fattore fondamentale dello Stato di diritto. La Commissione sottolinea inoltre che, indipendentemente dal modello di sistema giudiziario scelto, deve essere salvaguardata l'indipendenza del potere giudiziario conformemente al diritto dell'Unione. Spetta agli Stati membri organizzare i loro sistemi giudiziari, decidendo anche se istituire o meno un Consiglio superiore della magistratura il cui ruolo consiste nel salvaguardare l'indipendenza della magistratura. Tuttavia, qualora tale Consiglio sia stato istituito da uno Stato membro, come è il caso della Polonia in cui la Costituzione polacca ha affidato esplicitamente al Consiglio nazionale della magistratura il compito di salvaguardare l'indipendenza del potere giudiziario, deve essere garantita l'indipendenza del Consiglio conformemente alle norme europee.
47. Benché i sistemi giudiziari in Europa si differenzino, sono state stabilite norme comuni europee per la salvaguardia dell'indipendenza della magistratura. È con grande preoccupazione che la Commissione constata che, con l'entrata in vigore delle nuove leggi di cui sopra, il sistema giudiziario polacco non sarebbe più compatibile con le norme europee in materia.
48. A tale proposito la Commissione prende atto della decisione del 24 luglio 2017 con cui il presidente della Repubblica ha rinviato al *Sejm* la legge sulla Corte suprema e la legge sul Consiglio nazionale della magistratura.
49. Il rispetto dello Stato di diritto non è solo un prerequisito per la protezione di tutti i valori fondamentali di cui all'articolo 2 del TUE, è anche un prerequisito per il rispetto di tutti i diritti e gli obblighi derivanti dai trattati e per instaurare la fiducia reciproca di cittadini, imprese e autorità nazionali negli ordinamenti giuridici di tutti gli altri Stati membri. Taluni aspetti delle nuove leggi sollevano preoccupazioni anche per quanto riguarda la loro compatibilità con il diritto dell'UE e, per tale motivo, la Commissione ha deciso, in aggiunta alla presente raccomandazione sullo Stato di diritto, di avviare procedure di infrazione contro la Polonia quando sarà pubblicata la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari o qualora venisse firmata e pubblicata la legge sulla Corte suprema.
50. La Commissione sottolinea che il corretto funzionamento dello Stato di diritto è essenziale anche per un funzionamento fluido del mercato interno, in quanto gli operatori economici devono sapere che saranno trattati allo stesso modo dalla legge. Ciò non può avvenire senza una magistratura indipendente in ciascuno Stato membro. Per questo motivo, il Consiglio ha sottolineato l'importanza che le autorità polacche affrontino i gravi problemi in materia di Stato di diritto sollevati nelle raccomandazioni specifiche per paese formulate per la Polonia nel contesto del semestre europeo 2017. Il 23 giugno 2017 il Consiglio europeo ha approvato in linea generale le raccomandazioni specifiche per paese e l'11 luglio 2017 il Consiglio «Economia e finanza» le ha adottate <sup>(1)</sup>.
51. La Commissione osserva che un ampio ventaglio di attori a livello europeo e internazionale ha espresso profonda preoccupazione riguardo alla riforma del sistema giudiziario polacco: rappresentanti delle magistrature di tutta Europa, compresa la rete dei presidenti delle Corti supreme dell'Unione europea e la rete europea dei Consigli della magistratura, la commissione di Venezia, il commissario per i diritti dell'uomo del Consiglio d'Europa, il Comitato dei diritti dell'uomo delle Nazioni Unite e numerose organizzazioni della società civile come Amnesty International e la rete per i diritti umani e la democrazia. Anche il Parlamento europeo ha espresso le proprie preoccupazioni, pubblicando, tra l'altro, due risoluzioni che sostengono i pareri della Commissione.

## 5. AZIONI RACCOMANDATE

52. La Commissione raccomanda alle autorità polacche di intraprendere urgentemente azioni adeguate per affrontare questa minaccia sistemica allo Stato di diritto.

<sup>(1)</sup> Considerando 14: «La certezza giuridica, nonché la fiducia nella qualità e nella prevedibilità delle politiche e delle istituzioni a livello normativo, fiscale e in altri settori sono fattori importanti che potrebbero consentire un aumento del tasso di investimento. In tale contesto sono essenziali anche lo Stato di diritto e l'indipendenza del sistema giudiziario. Affrontare le gravi preoccupazioni relative allo Stato di diritto aiuterà a migliorare la certezza giuridica». Raccomandazione sul programma nazionale di riforma 2017 della Polonia e che formula un parere del Consiglio sul programma di convergenza 2017 della Polonia.



53. In particolare, la Commissione raccomanda che le autorità polacche intraprendano le seguenti azioni:
- ripristinare l'indipendenza e la legittimità del Tribunale costituzionale in qualità di garante della Costituzione polacca, garantendo che i suoi giudici, il suo presidente e il suo vicepresidente siano eletti e nominati in modo legittimo e dando piena attuazione alle sentenze del Tribunale costituzionale del 3 e del 9 dicembre 2015, in base alle quali i tre giudici che sono stati legittimamente nominati nel mese di ottobre 2015 dalla precedente legislatura possano assumere la loro funzione di giudice del Tribunale costituzionale e i tre giudici nominati dalla nuova legislatura, senza valida base giuridica, non esercitino più le loro funzioni di giudice senza essere stati validamente eletti <sup>(1)</sup>;
  - pubblicare e attuare pienamente le sentenze del Tribunale costituzionale del 9 marzo 2016, dell'11 agosto 2016 e del 7 novembre 2016;
  - garantire che la legge sul Consiglio nazionale della magistratura, la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari e la legge sulla Corte suprema non entrino in vigore e che la legge sulla Scuola nazionale polacca della magistratura sia revocata o modificata al fine di assicurarne la conformità con la Costituzione e con le norme europee sull'indipendenza della magistratura;
  - astenersi dal prendere qualsiasi misura che possa interferire con l'inamovibilità dei giudici della Corte suprema e le loro funzioni;
  - garantire che qualsiasi riforma della giustizia rispetti lo Stato di diritto e sia conforme al diritto dell'UE e alle norme europee sull'indipendenza della magistratura, e venga elaborata in stretta cooperazione con i magistrati e tutte le parti interessate;
  - astenersi da azioni e dichiarazioni pubbliche che possano minare la legittimità del Tribunale costituzionale, della Corte suprema, dei tribunali ordinari, dei giudici, individualmente o collettivamente, o del sistema giudiziario nel suo complesso.
54. La Commissione sottolinea che la necessaria leale collaborazione tra le diverse istituzioni statali in merito alle questioni relative allo Stato di diritto è essenziale al fine di trovare una soluzione alla situazione attuale. Inoltre, la Commissione incoraggia le autorità polacche a chiedere il parere della commissione di Venezia per quanto riguarda la legge sulla Scuola nazionale polacca della magistratura, la legge sul Consiglio nazionale della magistratura, la legge sull'organizzazione dei tribunali ordinari e la legge sulla Corte suprema nonché su qualsiasi nuova proposta di legge finalizzata a riformare il sistema giudiziario in Polonia.
55. La Commissione invita il governo polacco a risolvere i problemi individuati nella presente raccomandazione entro un mese dalla ricezione della stessa e a informarla delle misure adottate in tal senso.
56. La Commissione invita le autorità polacche a cogliere l'opportunità della decisione del presidente della Repubblica polacca di rinviare al *Sejm* la legge sul Consiglio nazionale della magistratura e la legge sulla Corte suprema per garantire che qualsiasi riforma del sistema giudiziario in Polonia tenga conto delle preoccupazioni espresse nella presente raccomandazione.
57. La Commissione ricorda inoltre che le raccomandazioni adottate nell'ambito del quadro sullo Stato di diritto non impediscono che l'articolo 7 del TUE sia direttamente attivato qualora un improvviso peggioramento della situazione in uno Stato membro imponga una reazione più forte da parte dell'UE <sup>(2)</sup>.
58. La Commissione esorta in particolare le autorità polacche a non adottare alcuna misura ai fini della destituzione o del pensionamento forzato dei giudici delle Corti supreme poiché tali misure aggraverebbero molto seriamente la minaccia sistemica allo Stato di diritto. Qualora le autorità polacche adottino una qualsiasi misura di questo tipo, la Commissione è pronta ad attivare immediatamente l'articolo 7, paragrafo 1, del TUE.
59. Sulla base della presente raccomandazione, la Commissione continua a essere disponibile a proseguire il dialogo costruttivo con il governo polacco.

Fatto a Bruxelles, il 26 luglio 2017

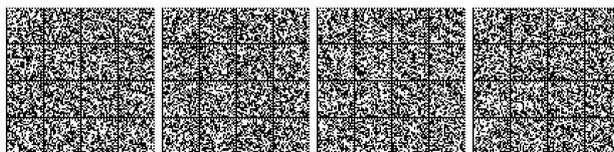
Per la Commissione

Frans TIMMERMANS

Primo vicepresidente

<sup>(1)</sup> Cfr. la raccomandazione (UE) 2017/146 e la raccomandazione (UE) 2016/1374.

<sup>(2)</sup> Parte 4.1 della Comunicazione «Un nuovo quadro dell'UE per rafforzare lo Stato di diritto», COM(2014) 158 final.



## DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2017/1521 DELLA COMMISSIONE

del 1º settembre 2017

**che modifica l'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE recante misure di protezione contro la peste suina africana in taluni Stati membri**

[notificata con il numero C(2017) 5903]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 89/662/CEE del Consiglio, dell'11 dicembre 1989, relativa ai controlli veterinari applicabili negli scambi intracomunitari, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 9, paragrafo 4,vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari e zootecnici applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e prodotti di origine animale, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10, paragrafo 4,vista la direttiva 2002/99/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che stabilisce norme di polizia sanitaria per la produzione, la trasformazione, la distribuzione e l'introduzione di prodotti di origine animale destinati al consumo umano <sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

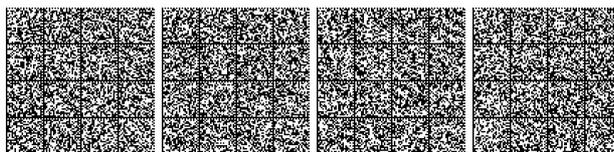
- (1) La decisione di esecuzione 2014/709/UE della Commissione <sup>(4)</sup> stabilisce misure di protezione contro la peste suina africana in taluni Stati membri. L'allegato di tale decisione di esecuzione, nelle parti da I a IV, delimita ed elenca alcune zone di tali Stati membri, differenziandole secondo il livello di rischio in base alla situazione epidemiologica in relazione a tale malattia. Tale elenco comprende alcune zone della Lettonia, della Lituania e della Polonia.
- (2) Nell'agosto 2017 si sono verificati alcuni casi di peste suina africana in cinghiali nei comuni (novada) di Bauskas e di Jelgavas in Lettonia e nel comune (gmina) di Komarówka Podlaska in Polonia, in zone attualmente elencate nell'allegato, parte I, della decisione di esecuzione 2014/709/UE. Tali casi determinano un aumento del livello di rischio che dovrebbe figurare nell'allegato di detta decisione di esecuzione.
- (3) Nell'agosto 2017 si sono verificati alcuni focolai di peste suina africana in suini domestici nei comuni (rajono savivaldybė) di Šalčininkų e Anykščių in Lituania e nel comune (gmina) di Jedwabne in Polonia. Tali focolai sono stati registrati in zone che attualmente figurano nell'allegato, parte II, della decisione di esecuzione 2014/709/UE. Essi determinano un aumento del livello di rischio che dovrebbe figurare nell'allegato di detta decisione di esecuzione.

<sup>(1)</sup> GUL 395 del 30.12.1989, pag. 13.

<sup>(2)</sup> GUL 224 del 18.8.1990, pag. 29.

<sup>(3)</sup> GUL 18 del 23.1.2003, pag. 11.

<sup>(4)</sup> Decisione di esecuzione 2014/709/UE della Commissione, del 9 ottobre 2014, recante misure di protezione contro la peste suina africana in taluni Stati membri e che abroga la decisione di esecuzione 2014/178/UE della Commissione (GU L 295 dell'11.10.2014, pag. 63).



- (4) L'evoluzione dell'attuale situazione epidemiologica nell'Unione, per quanto riguarda la peste suina africana nelle popolazioni di suini domestici e selvatici colpite, dovrebbe essere presa in considerazione nella valutazione dei rischi zoonosanitari rappresentati dalla nuova situazione della malattia in Lettonia, Lituania e Polonia. Affinché le misure di protezione stabilite nella decisione di esecuzione 2014/709/UE possano essere mirate, per prevenire l'ulteriore diffusione della peste suina africana e, nel contempo, inutili perturbazioni degli scambi all'interno dell'Unione ed evitare inoltre che paesi terzi introducano ostacoli non giustificati agli scambi, è opportuno modificare l'elenco dell'Unione delle zone soggette a misure di protezione riportato nell'allegato di tale decisione di esecuzione al fine di tenere conto dei cambiamenti intervenuti nella situazione epidemiologica in relazione a tale malattia in Lettonia, Lituania e Polonia.
- (5) Le zone interessate dai recenti casi di peste suina africana nei cinghiali in Lettonia e Polonia, che attualmente figurano nell'allegato, parte I, della decisione di esecuzione 2014/709/UE, dovrebbero quindi essere elencate ora nella parte II di tale allegato.
- (6) Le zone interessate dai recenti focolai di peste suina africana nei suini domestici in Lituania e Polonia, che attualmente figurano nell'allegato, parte II, della decisione di esecuzione 2014/709/UE, dovrebbero inoltre ora essere elencate nella parte III di tale allegato.
- (7) È pertanto opportuno modificare di conseguenza l'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE.
- (8) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

L'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE è sostituito dal testo che figura nell'allegato della presente decisione.

*Articolo 2*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 1° settembre 2017

*Per la Commissione*  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
*Membro della Commissione*



## ALLEGATO

L'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO

## PARTE I

**1. Estonia**

Le seguenti zone in Estonia:

- Hiiu maakond.

**2. Lettonia**

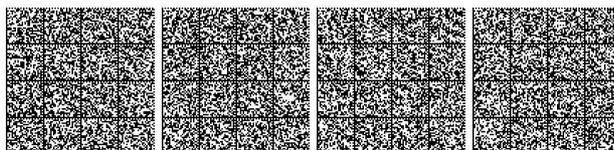
Le seguenti zone in Lettonia:

- Aizputes novads,
- Alsungas novads,
- Auces novada Bēnes, Vecsaules, Vītiņu un Ukru pagasts, Auces pilsēta,
- Brocēnu novads,
- Dobeles novada Penkules pagasts,
- Jelgavas novada Platones, Vircavas, Jaunsvirlaukas, Vilces, Lielplatones, Elejas un Sesavas pagasts,
- Kandavas novada Vānes un Matkules pagasts,
- Kuldīgas novads,
- Pāvilostas novada Sakas pagasts un Pāvilostas pilsēta,
- republikas pilsēta Jelgava,
- Rundāles novada Svitenes un Viesturu pagasts,
- Saldus novada Ezeres, Jaunauces, Jaunlutriņu, Kursišu, Lutriņu, Novadnieku, Pampāļu, Rubas, Saldus, Vadakstes, Zaņas, Zirņu, Zvārdes un Šķēdes pagastis, Saldus pilsēta,
- Skrundas novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Tērvetes novads,
- Ventspils novada Jūrkalnes pagasts.

**3. Lituania**

Le seguenti zone in Lituania:

- Joniškio rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Kazlų Rūdos savivaldybė,
- Kelmės rajono savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė: Lygūmų, Linkuvos, Pakruojo ir Pašvitinio seniūnijos,
- Panevėžio rajono savivaldybė: Krekenavos seniūnijos dalis į vakarus nuo Nevėžio upės,



- Radviliškio rajono savivaldybė: Aukštelkų, Baisogalos, Grinkiškio, Radviliškio, Radviliškio miesto, Skėmių, Šaukoto, Šeduvos miesto, Šaulėnų ir Tyrulių,
- Raseinių rajono savivaldybė,
- Šakių rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė.

#### 4. Polonia

Le seguenti zone in Polonia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Prostki, Stare Juchy i gmina wiejska Elk w powiecie etckim,
- gminy Biała Piska, Orzysz, Pisz i Ruciane Nida w powiecie piskim,
- gminy Miłki i Wydminy w powiecie giżyckim,
- gminy Olecko, Świętajno i Wieliczki w powiecie oleckim.

w województwie podlaskim:

- gmina Brańsk z miastem Brańsk, gminy Boćki, Rudka, Wyszki, część gminy Bielsk Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 (w kierunku północnym od miasta Bielsk Podlaski) i przedłużonej przez wschodnią granicę miasta Bielsk Podlaski i drogę nr 66 (w kierunku południowym od miasta Bielsk Podlaski), miasto Bielsk Podlaski, część gminy Orla położona na zachód od drogi nr 66 w powiecie bielskim,
- gminy Dąbrowa Białostocka, Kuźnica, Janów, Nowy Dwór, Sidra, Suchowola i Korycin w powiecie sokólskim,
- gminy Dziadkowice, Grodzisk i Perlejewo w powiecie siemiatyckim,
- gminy Kolno z miastem Kolno, Mały Płock i Turośl w powiecie kolneńskim,
- gminy Juchnowiec Kościelny, Suraż, Turośl Kościelna, Łapy i Poświętne w powiecie białostockim,
- powiat zambrowski,
- gminy Bakałarzewo, Raczki, Rutka-Tartak, Suwałki i Szypliszki w powiecie suwalskim,
- gminy Sokoły, Kulesze Kościelne, Nowe Piekuty, Szepietowo, Klukowo, Ciechanowiec, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,
- powiat augustowski,
- gminy Łomża, Miastkowo, Nowogród, Piątnica, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
- powiat miejski Białystok,
- powiat miejski Łomża,
- powiat miejski Suwałki,
- powiat sejneński.

w województwie mazowieckim:

- gminy Bielany, Ceranów, Jabłonna Lacka, Sabnie, Sterdyń, Repki i gmina wiejska Sokołów Podlaski w powiecie sokołowskim,
- gminy Domanice, Kotuń, Mokobody, Przesmyki, Paprotnia, Skórzec, Suchożebry, Mordy, Siedlce, Wiśniew i Zbuczyn w powiecie siedleckim,
- powiat miejski Siedlce,
- gminy Lelis, Łyse, Rzekuń, Troszyn, Czerwin i Goworowo w powiecie ostrołęckim,
- gminy Olszanka i Łosice w powiecie łosickim,
- powiat ostrowski.



w województwie lubelskim:

- gminy Stary Brus i Urszulin w powiecie włodawskim,
- gminy Borki, Czemierniki, miasto Radzyń Podlaski i Ulan-Majorat w powiecie radzyńskim,
- gmina Adamów, Krzywda, Serokomla, Stanin, Trzebieszów, Wojcieszków i gmina wiejska Łuków w powiecie łukowskim,
- gminy Dębowa Kłoda, Jabłoń, Milanów, Parczew, Siemień i Sosnowica w powiecie parczewskim,
- gminy Dorohusk, Kamień, Chełm, Ruda — Huta, Sawin i Wierzbica w powiecie chełmskim,
- powiat miejski Chełm,
- gminy Firlej, Kock, Niedźwiada, Ostrówek, Ostrów Lubelski i Uścimów w powiecie lubartowskim.

## PARTE II

### 1. Estonia

Le seguenti zone in Estonia:

- Abja vald,
- Alatskivi vald,
- Elva linn,
- Haaslava vald,
- Haljala vald,
- Halliste vald,
- Harju maakond (välja arvatud osa Kuusalu vallast, mis asub lõuna pool maanteest nr 1 (E20), Aegviidu vald ja Anija vald),
- IDA-Viru maakond,
- Kambja vald,
- Karksi vald,
- Kihelkonna vald,
- Konguta vald,
- Köpu vald,
- Kuressaare linn,
- Lääne maakond,
- Lääne-Saare vald,
- Laekvere vald,
- osa Leisi vallast, mis asub lääne pool Kuressaare-Leisi maanteest (maantee nr 79),
- Luunja vald,
- Mäksa vald,
- Meeksi vald,
- Muhu vald,
- Mustjala vald,
- Nõo vald,
- osa Tamsalu vallast, mis asub kirde pool Tallinna-Tartu raudteest,
- Pärnu maakond (välja arvatud Audru ja Tõstamaa vald),

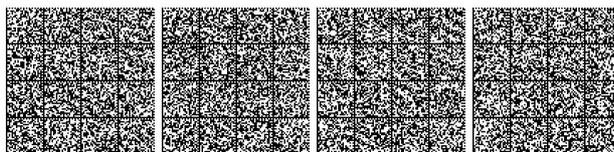


- Peipsiääre vald,
- Piirissaare vald,
- Põlva maakond,
- Puhja vald,
- Rägavere vald,
- Rakvere linn,
- Rakvere vald,
- Rannu vald,
- Rapla maakond,
- Rõngu vald,
- Ruhnu vald,
- Salme vald,
- Sõmeru vald,
- Suure-Jaani vald,
- Tähtvere vald,
- Tartu linn,
- Tartu vald,
- Tarvastu vald,
- Torgu vald,
- Ülenurme vald,
- Valga maakond,
- Vara vald,
- Vihula vald,
- Viljandi linn,
- Viljandi vald,
- Vinni vald,
- Viru-Nigula vald,
- Võhma linn,
- Võnnu vald,
- Võru maakond.

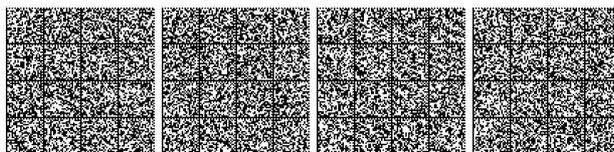
## 2. Lettonia

Le seguenti zone in Lettonia:

- Ādažu novads,
- Aglonas novada Kastuļinas, Grāveru un Šķeltovas pagasts,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alūksnes novads,



- Amatas novads,
- Apes novada Trapenes, Gaujienas un Apes pagasts, Apes pilsēta,
- Auces novada Lielauces un Īles pagasts,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltnavas novads,
- Balvu novada Vīksnas, Bērzkalnes, Vectilžas, Lazdulejas, Briēžuciema, Tilžas, Bērzpils un Krišjāņu pagasts,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cesvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novada Vaboles, Līksnas, Sventes, Medumu, Demenas, Kalkūnes, Laucesas, Tabores, Maļinovas, Ambelū, Bikernieku, Naujenes, Vecsalienas, Salienas un Skrudalienas pagasts,
- Dobeles novada Dobeles, Annenieku, Bikstu, Zebrenes, Naudītes, Auru, Krimūnu, Bērzes un Jaunbērzes pagasts, Dobeles pilsēta,
- Dundagas novads,
- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novada daļa, kas atrodas uz ziemeļrietumiem no autoceļa A2,
- Gulbenes novada Līgo pagasts,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novada Tinūžu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidaustrumiem no autoceļa P10, Ikšķiles pilsēta,
- Ilūkstes novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novada Glūdas, Zaļenieku, Svētes, Kalnciema, Līvberzes un Valgundes pagasts,
- Kandavas novada Cēres, Kandavas, Zemītes un Zantes pagasts, Kandavas pilsēta,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,
- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,



- Krimuldas novada Krimuldas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V89 un V81, un Lēdurgas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V81 un V128,
- Krustpils novads,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novada Skultes, Limbažu, Umurgas, Katvaru, Pāles un Viļķenes pagasts, Limbažu pilsēta,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novads,
- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novada Saunas pagasts,
- Priekule novads,
- Raunas novada Raunas pagasts,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,
- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novada Audriņu, Bērzgales, Čornajas, Dricānu, Gaigalavas, Griškānu, Ilzeskalna, Kantinieku, Kaunatas, Lendžu, Lūznavas, Maltas, Mākoņkalna, Nagļu, Ozolaines, Ozolmuižas, Rikavas, Nautrēnu, Sakstagala, Sīmalas, Stoļerovas, Stružānu un Vērēmu pagasts un Feimaņu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa V577 un Pušas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V577 un V597,
- Riebiņu novada Sīļukalna, Stabulnieku, Galēnu un Silajāņu pagasts,
- Rojas novads,
- Ropažu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa P10,
- Rugāju novada Lazdukalna pagasts,
- Rundāles novada Rundāles pagasts,
- Rūjienas novads,

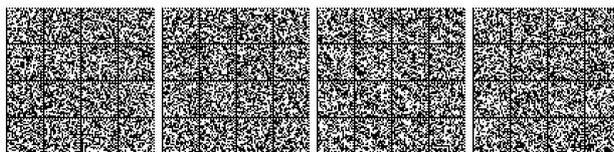


- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,
- Saulkrastu novads,
- Siguldas novada Mores pagasts un Allažu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa P3,
- Skrīveru novads,
- Smiltenes novada Brantu, Blomes, Smiltenes, Bilskas un Grundzāles pagasts un Smiltenes pilsēta,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tukuma novads,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltenes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltenes pilsēta,
- Viesītes novads,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

### 3. Lituania

Le seguenti zone in Lituania:

- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė,
- Anykščių rajono savivaldybė: Andrioniškio, Anykščių, Debeikių, Kavarsko seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 120 ir į šiaurę nuo kelio Nr. 1205, Kurklių, Skiemonių, Svėdasų, Troškūnų ir Viešintų seniūnijos,
- Birštono savivaldybė,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė: Nemunėlio Radviliškio, Pabiržės, Pačeriaukštės ir Parovėjos seniūnijos,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybė,
- Jonavos rajono savivaldybė: Žeimių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr 144 ir į vakarus nuo kelio Nr 232,
- Kaišiadorių miesto savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kauno miesto savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybės: Akademijos, Alšėnų, Batnėlavos, Domeikavos, Ežerėlio, Garliavos apylinkių, Garliavos, Karmėlavos, Kačerginės, Kulautuvos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Raudondvario, Ringaudų, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Užliedžių, Vilkių apylinkių, Vilkių, Zapyškio seniūnijos,



- Kėdainių rajono savivaldybė savivaldybės: Dotnuvos, Gudžiūnų, Josvainių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr 3514 ir Nr 229, Krakių, Kėdainių miesto, Surviliškio, Truskavos, Vilainių ir Šėtos seniūnijos,
- Kupiškio rajono savivaldybė: Noriūnų, Skapiškio, Subačiaus ir Šimonių seniūnijos,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė: Guostagalio, Klovainių, Rozalimo ir Žeimelio seniūnijos,
- Pasvalio rajono savivaldybė: Joniškėlio apylinkių, Joniškėlio miesto, Namišių, Saločių, Pušaloto ir Vaškų seniūnijos,
- Radviliškio rajono savivaldybė: Pakalniškių ir Sidabravo seniūnijos,
- Prienų miesto savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė,
- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė: Deltuvos, Lyduokių, Pabaisko, Pivonijos, Siesikų, Šešuolių, Ukmergės miesto, Veprių, Želvos ir Žemaitkiemio seniūnijos,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

#### 4. Polonia

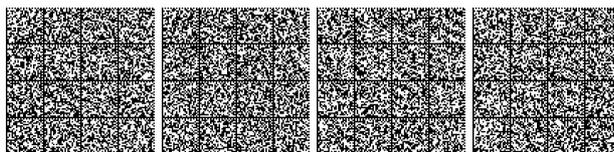
Le seguenti zone in Polonia:

w województwie podlaskim:

- część gminy Wizna położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jedwabne i Wizna oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 64 (od skrzyżowania w miejscowości Wizna w kierunku wschodnim do granicy gminy) w powiecie łomżyńskim,
- gmina Dubicze Cerkiewne, części gmin Kleszczele i Czeremcha położone na wschód od drogi nr 66 w powiecie hajnowskim,
- gmina Kobylin-Borzemy w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Grabowo i Stawiski w powiecie kolneńskim,
- gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Michałowo, Supraśl, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady i Choroszcz w powiecie białostockim,
- część gminy Bielsk Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 (w kierunku północnym od miasta Bielsk Podlaski) i przedłużonej przez wschodnią granicę miasta Bielsk Podlaski i drogę nr 66 (w kierunku południowym od miasta Bielsk Podlaski), część gminy Orla położona na wschód od drogi nr 66 w powiecie bielskim,
- gminy Sokółka, Szudziałowo i Krynki w powiecie sokólskim.

w województwie lubelskim:

- gminy Komarówka Podlaska i Wołyń w powiecie radzyńskim,
- gminy Rossosz, Wisznice, Sławatycze, Sosnówka, Tucznia i Łomazy w powiecie bialskim.



## PARTE III

1. **Estonia**

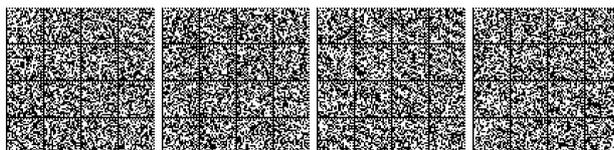
Le seguenti zone in Estonia:

- Aegviidu vald,
- Anija vald,
- Audru vald,
- Järva maakond,
- Jõgeva maakond,
- Kadrina vald,
- Kolga-Jaani vald,
- Kõo vald,
- Laeva vald,
- Laimjala vald,
- osa Leisi vallast, mis asub ida pool Kuressaare-Leisi maanteest (maantee nr 79),
- osa Kuusalu vallast, mis asub lõuna pool maanteest nr 1 (E20),
- osa Tamsalu vallast, mis asub edela pool Tallinna-Tartu raudteest,
- Orissaare vald,
- Pihla vald,
- Põide vald, Rakke vald,
- Tapa vald,
- Tõstamaa vald,
- Väike-Maarja vald,
- Valjala vald.

2. **Lettonia**

Le seguenti zone in Lettonia:

- Apes novada Virešu pagasts,
- Aglonas novada Aglonas pagasts,
- Balvu novada Kubuļu un Balvu pagasts un Balvu pilsēta,
- Daugavpils novada Nīcgales, Kalupes, Dubnas un Višķu pagasts,
- Garkalnes novada daļa, kas atrodas uz dienvidaustrumiem no autoceļa A2,
- Gulbenes novada Beļavas, Galgauskas, Jaungulbenes, Daukstu, Stradu, Litenes, Stāmerienas, Tirzas, Druvienas, Rankas, Lizuma un Lejasciema pagasts un Gulbenes pilsēta,
- Ikšķiles novada Tīnūžu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļrietumiem no autoceļa P10,
- Inčukalna novads,
- Jaunpiebalgas novads,
- Krimuldas novada Krimuldas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V89 un V81, un Lēdurgas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V81 un V128,
- Limbažu novada Vidrižu pagasts,



- Preiļu novada Preiļu, Aizkalnes un Pelēču pagasts un Preiļu pilsēta,
- Raunas novada Drustu pagasts,
- Rēzeknes novada Feimaņu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa V577 un Pušas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V577 un V597,
- Riebiņu novada Riebiņu un Rušonas pagasts,
- Ropažu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa P10,
- Rugāju novada Rugāju pagasts,
- Salaspils novads,
- Sējas novads,
- Siguldas novada Siguldas pagasts un Allažu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa P3, un Siguldas pilsēta,
- Smiltenes novada Launkalnes, Variņu un Palsmanes pagasts,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Vārkavas novads.

### 3. Lituania

Le seguenti zone in Lituania:

- Anykščių rajono savivaldybė: Kavarsko seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 120 ir į pietus nuo kelio Nr. 1205 ir Traupio seniūnija,
- Biržų rajono savivaldybė: Vabalninko, Papilio ir Širvenos seniūnijos,
- Druskininkų savivaldybė,
- Jonavos rajono savivaldybė: Bukonių, Dumsių, Jonavos miesto, Kulvos, Rūklos, Šilų, Upninkų, Užusalio seniūnijos ir Žeimių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr 144 ir į rytus nuo kelio Nr 232,
- Kauno rajono savivaldybė: Babtų, Čekiškės ir Vandžiogalos seniūnijos,
- Kėdainių rajono savivaldybė: Pelėdnagių, Pernaravos seniūnijos ir Josvainių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr 3514 ir Nr 229,
- Kupiškio rajono savivaldybė: Alizavos ir Kupiškio seniūnijos,
- Lazdijų rajono savivaldybė,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė: Karsakiškio, Miežiškių, Naujamiesčio, Paįstrio, Raguvos, Ramygalos, Smilgių, Upytės, Vadoklių, Velžio seniūnijos ir Krekenavos seniūnijos dalis į rytus nuo Nevėžio upės,
- Pasvalio rajono savivaldybė: Dajėnų, Krinčino, Pasvalio apylinkių, Pasvalio miesto ir Pumpėnų seniūnijos,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė: Tautėnų ir Vidiškių seniūnijos,
- Varėnos rajono savivaldybė.

### 4. Polonia

Le seguenti zone in Polonia:

w województwie podlaskim:

- powiat grajewski,
- powiat moniecki,



- gminy Jedwabne i Przytuły oraz część gminy Wizna, położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jedwabne i Wizna oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę 64 (od skrzyżowania w miejscowości Wizna w kierunku wschodnim do granicy gminy) w powiecie łomżyńskim,
  - gminy Czyże, Białowieża, Hajnówka z miastem Hajnówka, Narew, Narewka i części gminy Czeremcha i Kleszczelce położone na zachód od drogi nr 66 w powiecie hajnowskim,
  - gminy Drohiczyn, Mielnik, Milejczyce, Nurzec-Stacja, Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim.
- w województwie mazowieckim:
- gminy Platerów, Sarnaki, Stara Kornica i Huszlew w powiecie łosickim,
  - gmina Korczew w powiecie siedleckim.
- w województwie lubelskim:
- gminy Kodeń, Konstantynów, Janów Podlaski, Leśna Podlaska, Piszczac, Rokitno, Biała Podlaska, Zalesie i Terespol z miastem Terespol, Drelów, Międzyrzec Podlaski z miastem Międzyrzec Podlaski w powiecie bialskim,
  - powiat miejski Biała Podlaska,
  - gminy Radzyń Podlaski i Kąkolewnica w powiecie radzyńskim,
  - gminy Hanna, Hańsk, Wola Uhruska, Wiryki i gmina wiejska Włodawa w powiecie włodawskim,
  - gmina Podedwórze w powiecie parczewskim.

## PARTE IV

**Italia**

Le seguenti zone in Italia:

- tutto il territorio della Sardegna.»

**17CE2264**

---

# RETTIFICHE

---

**Rettifica del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97**

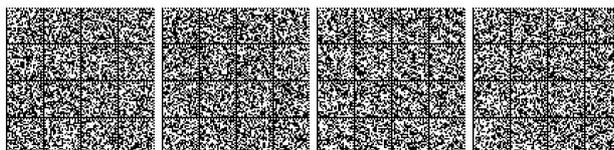
*(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 3 del 5 gennaio 2005)*

Pagina 1, nota a piè di pagina 1:

*anziché:* «<sup>(1)</sup> Parere espresso il 30 marzo 2004 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).»

*leggasi:* «<sup>(1)</sup> Parere espresso il 30 marzo 2004 (GU C 103E del 29.4.2004, pag. 412).»

17CE2297



**Rettifica della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016  
sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)**

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

La direttiva (UE) 2016/798 deve essere letta come segue:

**«DIRETTIVA (UE) 2016/798 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
dell'11 maggio 2016  
sulla sicurezza delle ferrovie  
(rifusione)  
(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

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

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

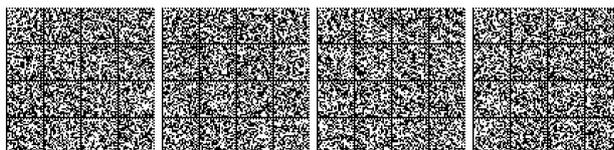
- (1) La direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> ha subito varie e sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla sua rifusione.

<sup>(1)</sup> GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

<sup>(2)</sup> GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 10 dicembre 2015 (GU C 57 del 12.2.2016, pag. 64). Posizione del Parlamento europeo del 28 aprile 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

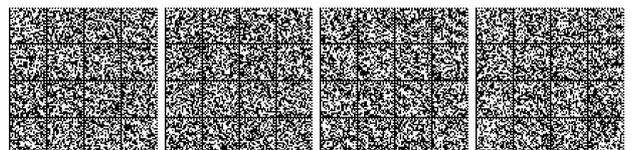
<sup>(4)</sup> Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).



- (2) La direttiva 2004/49/CE ha istituito un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie armonizzando il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti. Tuttavia, per dar seguito all'impegno finalizzato all'ulteriore sviluppo di uno spazio ferroviario europeo unico, è necessario rivedere la direttiva 2004/49/CE in modo approfondito.
- (3) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a requisiti tecnici locali e sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup>. Per agevolare l'attuazione della presente direttiva e della direttiva (UE) 2016/797, entrambe le direttive dovrebbero avere lo stesso ambito di applicazione. È opportuno pertanto escludere tali sistemi locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva.
- (4) Nella misura in cui alcuni concetti della presente direttiva possono essere utilmente applicati alle metropolitane e ad altri sistemi locali, gli Stati membri dovrebbero poter decidere, fatto salvo l'ambito di applicazione della presente direttiva, di applicare ad essi talune disposizioni della presente direttiva che ritengano appropriate. In tal caso, si dovrebbe consentire agli Stati membri di non applicare obblighi quali la notifica delle norme nazionali e la presentazione di relazioni.
- (5) I livelli di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione sono generalmente elevati, in particolare rispetto al trasporto stradale. La sicurezza ferroviaria dovrebbe essere generalmente mantenuta e, ove praticabile, continuamente migliorata, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico e dello sviluppo del diritto dell'Unione e internazionale. Dovrebbe essere data priorità alla prevenzione degli incidenti. Si dovrebbe inoltre tenere conto dell'impatto del fattore umano.
- (6) Nel caso in cui uno Stato membro introduca un livello più elevato di sicurezza, esso dovrebbe garantire che la norma adottata non crei un ostacolo all'interoperabilità o dia luogo a discriminazioni.
- (7) I principali attori nel sistema ferroviario dell'Unione, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, dovrebbero assumere piena responsabilità per la sicurezza della propria parte del sistema. Ogniquale volta appropriato, essi dovrebbero cooperare nell'attuare le misure di controllo del rischio.
- (8) Fatta salva la responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie per sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, non dovrebbe essere precluso agli altri attori, come soggetti responsabili della manutenzione, fabbricanti, trasportatori, speditori, consegnatari, riempitori, svuotatori, caricatori, scaricatori, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi ed enti appaltanti, di assumersi la responsabilità dei loro prodotti, servizi e processi. Ciascun attore del sistema ferroviario dell'Unione dovrebbe avere la responsabilità nei confronti degli altri attori di comunicare in modo completo ed esatto tutte le informazioni pertinenti necessarie per verificare se i veicoli siano idonei a circolare. Si tratta in particolare delle informazioni riguardanti la situazione e la storia di un dato veicolo, i dossier di manutenzione, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura.
- (9) Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione dovrebbero provvedere affinché le proprie imprese appaltatrici e le altre parti attuino misure di controllo del rischio. A tal fine ciascuna impresa ferroviaria, ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascun soggetto responsabile della manutenzione dovrebbe applicare i metodi relativi al monitoraggio descritti nei metodi comuni di sicurezza (common safety methods — CSM). Le loro imprese appaltatrici dovrebbero applicare tale processo mediante accordi contrattuali. In considerazione del fatto che tali accordi costituiscono una parte essenziale del loro sistema di gestione della sicurezza, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero darne comunicazione su richiesta dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ('l'Agenzia') istituita dal regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(2)</sup> o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza nell'ambito delle attività di supervisione.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero promuovere una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura sia incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza garantendo, nel contempo la riservatezza.
- (11) Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, sono stati progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets — CST) e CSM. Essi dovrebbero fornire strumenti di valutazione della sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello dell'Unione e degli Stati membri. Sono stati stabiliti indicatori comuni di sicurezza (common safety indicators — CSI) per valutare se i sistemi siano conformi ai CST e per facilitare il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria.
- (12) Le norme nazionali, spesso fondate su standard tecnici nazionali, sono gradualmente sostituite da norme fondate su standard comuni, sviluppati sulla base dei CST, dei CSM e delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI). Per eliminare gli ostacoli all'interoperabilità è opportuno ridurre il volume di norme nazionali, incluse le norme di

<sup>(1)</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sull'interoperabilità del sistema ferroviario nell'Unione europea (cfr. pag. 44 della presente Gazzetta ufficiale).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo all'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale).

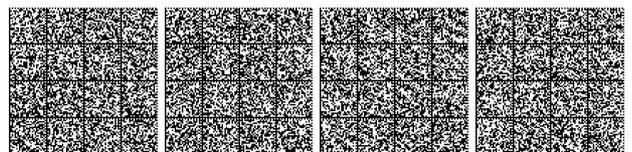


esercizio, a seguito dell'ampliamento dell'ambito di applicazione delle STI al sistema ferroviario di tutta l'Unione e della definizione di alcuni punti in sospeso nelle STI. A tale scopo è auspicabile che gli Stati membri tengano aggiornato il loro sistema di norme nazionali, sopprimano le norme obsolete e ne informino senza indugio la Commissione e l'Agenzia.

- (13) Le norme nazionali dovrebbero essere redatte e pubblicate in modo tale da risultare comprensibili per qualsiasi potenziale utente di una rete nazionale. Tuttavia tali norme si riferiscono spesso ad altri documenti, quali standard nazionali, standard europei, standard internazionali o altre specifiche tecniche, che potrebbero essere parzialmente o totalmente tutelati da diritti di proprietà intellettuale. È pertanto opportuno che l'obbligo di pubblicazione non si applichi ai documenti cui fa riferimento, direttamente o indirettamente, la norma nazionale.
- (14) Le norme nazionali comprendono spesso requisiti pertinenti sia a fini di interoperabilità che a fini di sicurezza. Poiché la sicurezza è un requisito essenziale della direttiva (UE) 2016/797, una norma nazionale può essere pertinente per la direttiva (UE) 2016/797 e per la presente direttiva. La distinzione tra norme nazionali di sicurezza e norme tecniche nazionali definite rispettivamente nella direttiva 2004/49/CE e nella direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> dovrebbe pertanto essere soppressa e sostituita dal concetto di norme nazionali che devono essere notificate ai sensi della direttiva (UE) 2016/797 e/o della presente direttiva. Le norme nazionali devono essere notificate ai sensi della direttiva (UE) 2016/797 principalmente allorché si riferiscono all'immissione sul mercato o alla messa in servizio di sottosistemi strutturali. Esse dovrebbero essere notificate ai sensi della presente direttiva allorché si riferiscono al funzionamento del sistema ferroviario dell'Unione, o ad aspetti specifici della direttiva stessa, tra cui il ruolo degli attori, la certificazione di sicurezza, l'autorizzazione di sicurezza e le indagini sugli incidenti.
- (15) Considerato l'approccio graduale alla soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione e il tempo necessario per adottare le STI, è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o si impegnino in progetti che aumentano la diversità del sistema esistente, fatta eccezione per le situazioni specifiche contemplate dalla presente direttiva. Il sistema di gestione della sicurezza è lo strumento riconosciuto per il controllo dei rischi, mentre i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono responsabili dell'adozione immediata di misure correttive per evitare il ripetersi di incidenti. Gli Stati membri dovrebbero evitare di stabilire nuove norme nazionali immediatamente dopo un incidente, a meno che tali nuove norme non siano richieste quale misura preventiva urgente.
- (16) I sistemi di controllo e segnalamento dei treni svolgono un ruolo fondamentale nel garantire la sicurezza ferroviaria. A questo proposito l'introduzione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System — ERTMS) sulla rete ferroviaria dell'Unione rappresenta un contributo importante per il miglioramento dei livelli di sicurezza.
- (17) Nell'esercitare le proprie funzioni e competenze i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dovrebbero attuare un sistema di gestione della sicurezza che soddisfi i requisiti dell'Unione e contenga elementi comuni. È opportuno che le informazioni sulla sicurezza e sull'attuazione del sistema di gestione della sicurezza siano trasmesse all'Agenzia e all'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro interessato.
- (18) Attraverso i suoi processi, il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe garantire che le capacità e i limiti umani e le influenze sulle prestazioni umane siano affrontati applicando la conoscenza dei fattori umani e utilizzando metodi riconosciuti.
- (19) I servizi di trasporto ferroviario di merci dovrebbero comprendere anche il trasporto di merci pericolose. Tuttavia, è opportuno operare una distinzione tra l'obiettivo della presente direttiva, di mantenere e, ove possibile, migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione, e quello della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, che è quello di disciplinare principalmente la classificazione delle sostanze e la specificazione delle relative modalità di contenimento, compresi la sicurezza del carico, lo scarico e il ricorso a modalità di contenimento nell'ambito del sistema ferroviario esistente. Conseguentemente, fatta salva la direttiva 2008/68/CE, il sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe tenere in debito conto i rischi potenziali aggiuntivi generati dal trasporto di mezzi di contenimento di merci pericolose.
- (20) Tutte le imprese ferroviarie dovrebbero essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza per garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria e condizioni eque. Un'impresa ferroviaria dovrebbe essere in possesso di un certificato di sicurezza come condizione per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria. Il certificato di sicurezza dovrebbe fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di rispettare le norme e gli standard di sicurezza della pertinente area di esercizio. Se l'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico a un'impresa ferroviaria la cui area di esercizio si estende a uno o più Stati membri, essa dovrebbe essere l'unica autorità idonea a valutare se l'impresa ferroviaria abbia istituito correttamente o meno il proprio sistema di gestione della sicurezza. Per valutare i requisiti stabiliti dalle pertinenti norme nazionali è opportuno coinvolgere le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dall'area di esercizio prevista.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GUL 191 del 18.7.2008, pag. 1).

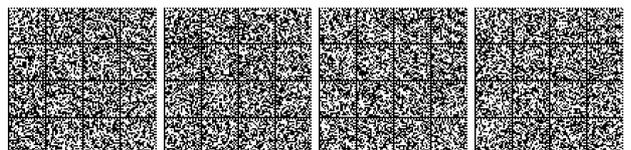
<sup>(2)</sup> Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GUL 260 del 30.9.2008, pag. 13).



- (21) Sulla base della direttiva 2004/49/CE sono stati stabiliti metodi armonizzati in materia di monitoraggio, valutazione della conformità, controllo e valutazione del rischio per essere applicati agli attori nel sistema ferroviario dell'Unione e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale quadro normativo è sufficientemente evoluto da consentire il passaggio graduale a un 'certificato di sicurezza unico' valido nell'ambito dell'area di esercizio dell'impresa ferroviaria interessata.
- (22) Per rendere più efficaci e coerenti le procedure di rilascio dei certificati di sicurezza unici alle imprese ferroviarie, è necessario assegnare all'Agenzia un ruolo centrale nel rilascio di tali certificati. Se l'area di esercizio è limitata a un solo Stato membro, il richiedente dovrebbe avere la possibilità di scegliere se presentare la domanda di un certificato di sicurezza unico, attraverso lo sportello unico di cui al regolamento (UE) 2016/796 all'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro oppure all'Agenzia. La scelta effettuata dal richiedente dovrebbe essere vincolante fino a quando la domanda non sia completata o terminata. Questo nuovo regime dovrebbe rendere il sistema ferroviario dell'Unione più efficace ed efficiente grazie alla riduzione degli oneri amministrativi a carico delle imprese ferroviarie.
- (23) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare ed eventualmente condividere le competenze per il rilascio dei certificati di sicurezza unici. È opportuno stabilire precise disposizioni procedurali e di arbitrato per affrontare le situazioni in cui l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza siano in disaccordo con le valutazioni effettuate in relazione al rilascio dei certificati di sicurezza.
- (24) La nuova ripartizione delle funzioni e dei compiti tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia dovrebbe essere operata in modo efficace. A tal fine, è opportuno stabilire accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza.
- (25) In particolare, gli accordi di cooperazione sono necessari per tener conto della specifica situazione geografica o storica di taluni Stati membri, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato interno. Qualora l'esercizio sia limitato a reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche e tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, il richiedente dovrebbe poter assolvere alle formalità necessarie localmente, interagendo con le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. A tal fine, per ridurre gli oneri e i costi amministrativi, dovrebbe essere possibile che gli accordi di cooperazione che saranno conclusi tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dispongano l'opportuna assegnazione dei compiti, fatta salva la responsabilità ultima dell'Agenzia per il rilascio del certificato di sicurezza unico.
- (26) Le reti ferroviarie situate negli Stati baltici (Estonia, Lettonia e Lituania) hanno uno scartamento di 1 520 mm, identico a quello dei paesi terzi limitrofi, ma diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione. Queste reti baltiche hanno ereditato requisiti tecnici e operativi comuni che garantiscono di fatto l'interoperabilità tra di esse e, a tale riguardo, il certificato di sicurezza rilasciato in uno di detti Stati membri potrebbe essere esteso al resto di tali reti. Per agevolare la ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per la certificazione di sicurezza e ridurre gli oneri finanziari e amministrativi per il richiedente in siffatti casi, le disposizioni specifiche sulla cooperazione tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero includere, ove necessario, la possibilità di appaltare compiti a dette autorità nazionali.
- (27) La presente direttiva non dovrebbe comportare un livello ridotto di sicurezza né maggiori costi nel settore ferroviario dell'Unione. A tal fine, è auspicabile che l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza assumano la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilasciano, assumendo in particolare responsabilità contrattuali ed extracontrattuali a tale riguardo. Nel caso di una indagine giudiziaria che coinvolga l'Agenzia o il suo personale, è opportuno che essa cooperi pienamente con le competenti autorità dello Stato membro o degli Stati membri interessati.
- (28) È opportuno operare una netta distinzione, da una parte, tra la responsabilità immediata dell'Agenzia e delle autorità nazionali preposte alla sicurezza per la sicurezza derivante dal rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza e, dall'altra, il compito delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di elaborare un quadro normativo nazionale e di vigilare, in modo continuo, sulle prestazioni di tutte le parti interessate. Ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza dovrebbe vigilare sul rispetto permanente dell'obbligo giuridico imposto alle imprese ferroviarie o ai gestori dell'infrastruttura di istituire un sistema di gestione della sicurezza. Per ottenere la prova di tale rispetto possono risultare necessari non solo ispezioni effettuate presso la sede dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura interessata, ma anche compiti di vigilanza da espletarsi a cura delle autorità nazionali preposte alla sicurezza al fine di verificare che l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura continuino ad applicare debitamente il proprio sistema di gestione della sicurezza dopo la concessione di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione di sicurezza. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero coordinare le loro attività di supervisione in relazione alle imprese ferroviarie stabilite in differenti Stati membri e dovrebbero condividere le informazioni tra loro e, se del caso, con l'Agenzia. L'Agenzia dovrebbe assistere le autorità nazionali preposte alla sicurezza nella loro cooperazione. In tale contesto, è auspicabile che l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza fissino le disposizioni necessarie per agevolare lo scambio di informazioni tra loro.

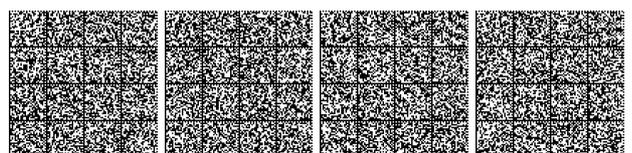


- (29) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare strettamente nei casi in cui l'autorità nazionale preposta alla sicurezza concluda che il titolare di un certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia non soddisfi più le condizioni che hanno consentito il rilascio della certificazione. In tal caso, essa dovrebbe chiedere all'Agenzia di limitare o revocare tale certificato. È opportuno stabilire una procedura di arbitrato nei casi di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Se, durante la supervisione, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza individua un rischio grave per la sicurezza, essa dovrebbe informare l'Agenzia e qualsiasi altra autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata dell'area di esercizio dell'impresa ferroviaria. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dovrebbero poter applicare misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti. In tale contesto per rischio grave per la sicurezza dovrebbe intendersi un grave caso di non conformità agli obblighi giuridici o ai requisiti di sicurezza che di per sé, o in una serie di eventi conseguenti, può causare un incidente o un incidente grave.
- (30) L'Agenzia dovrebbe poter creare uno strumento che faciliti lo scambio di informazioni tra gli attori pertinenti che individuano o sono informati di un rischio per la sicurezza concernente difetti, non conformità nella costruzione o malfunzionamenti di attrezzature tecniche.
- (31) Il certificato di sicurezza unico dovrebbe essere rilasciato sulla base della prova che un'impresa ferroviaria ha posto in essere il proprio sistema di gestione della sicurezza.
- (32) È auspicabile che i gestori dell'infrastruttura abbiano la responsabilità centrale per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento della propria rete ferroviaria. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere soggetti ad un'autorizzazione di sicurezza da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza per quanto concerne il proprio sistema di gestione della sicurezza e altre disposizioni finalizzate al rispetto dei relativi requisiti.
- (33) La certificazione del personale viaggiante potrebbe creare difficoltà per i nuovi operatori. È opportuno che gli Stati membri provvedano affinché le strutture per la formazione e la certificazione del personale viaggiante necessarie per ottemperare ai requisiti fissati nelle norme nazionali siano accessibili alle imprese ferroviarie che intendono esercitare la loro attività sulla rete in questione.
- (34) Il soggetto responsabile della manutenzione dovrebbe essere certificato per i carri merci. Laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un gestore dell'infrastruttura, la certificazione dovrebbe essere inclusa nella procedura relativa all'autorizzazione di sicurezza. Il certificato rilasciato a tale soggetto dovrebbe garantire che i requisiti della presente direttiva in materia di manutenzione siano soddisfatti per qualsiasi carro merci di cui esso è responsabile. È opportuno che tale certificato sia valido in tutta l'Unione e sia rilasciato da un organismo in grado di verificare il sistema di manutenzione istituito da tale soggetto. Poiché i carri merci sono utilizzati frequentemente nel trasporto internazionale e il soggetto responsabile della manutenzione può volere utilizzare officine stabilite in più di uno Stato membro, è opportuno che l'organismo di certificazione possa effettuare i propri controlli in tutta l'Unione. L'Agenzia dovrebbe valutare il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci e dovrebbe, se del caso, raccomandarne l'estensione a tutti i veicoli ferroviari.
- (35) Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero essere pienamente indipendenti sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione, soggetto appaltante o qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi. Esse dovrebbero svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio, dovrebbero collaborare con l'Agenzia per creare uno spazio ferroviario europeo unico e coordinare i rispettivi criteri decisionali. Se necessario, gli Stati membri dovrebbero poter decidere di includere le loro autorità nazionali preposte alla sicurezza nell'ambito del ministero responsabile dei trasporti, purché sia rispettata l'indipendenza di dette autorità nazionali. Al fine di adempiere le proprie funzioni, le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero disporre della necessaria capacità organizzativa interna ed esterna in termini di risorse umane e materiali.
- (36) Gli organismi investigativi nazionali svolgono un ruolo centrale nel processo investigativo sulla sicurezza. Il loro lavoro è d'importanza fondamentale per determinare le cause di un incidente o di un inconveniente. È pertanto essenziale che dispongano delle risorse finanziarie e umane necessarie per condurre indagini efficaci ed efficienti. Gli organismi investigativi nazionali dovrebbero cooperare al fine di scambiare informazioni e migliori prassi. Essi dovrebbero istituire un programma di valutazione *inter pares* al fine di monitorare l'efficacia delle loro indagini. Le relazioni sulla valutazione *inter pares* dovrebbero essere trasmesse all'Agenzia affinché essa possa monitorare le prestazioni di sicurezza complessive del sistema ferroviario dell'Unione.
- (37) Incidenti ferroviari gravi accadono raramente, ma possono avere conseguenze disastrose e alimentare le preoccupazioni dell'opinione pubblica in merito alle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione. Tutti siffatti incidenti dovrebbero essere pertanto oggetto di un'indagine di sicurezza per scongiurare il ripetersi di tali eventi e i risultati di tali indagini dovrebbero essere resi pubblici. Gli altri incidenti e inconvenienti dovrebbero anch'essi formare oggetto di un'indagine di sicurezza quando comportano precursori significativi di un incidente grave.



- (38) L'indagine di sicurezza dovrebbe essere separata da eventuali indagini giudiziarie relative allo stesso inconveniente e chi conduce tali indagini dovrebbe godere dell'accesso alle prove e alle testimonianze. Tale indagine dovrebbe essere condotta da un organismo permanente, indipendente dai soggetti del sistema ferroviario dell'Unione. Tale organismo dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nelle cause degli eventi oggetto di indagine. In particolare, la sua indipendenza funzionale non dovrebbe essere compromessa dal fatto che è strettamente connesso, a fini di organizzazione e di struttura giuridica, con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, con l'Agenzia o con l'ente di regolamentazione delle ferrovie. Le indagini dovrebbero essere effettuate nella massima trasparenza possibile. Per ogni evento, l'organismo investigativo dovrebbe designare un gruppo di investigatori dotato della competenza necessaria per individuarne tutte le cause dirette e indirette.
- (39) Un'indagine su un incidente grave dovrebbe essere condotta in modo tale da dare la possibilità a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. In particolare, durante l'indagine l'organismo investigativo dovrebbe aggiornare le parti — che a suo giudizio hanno responsabilità connesse alla sicurezza — sui progressi e dovrebbe tener conto dei loro pareri e opinioni. L'organismo investigativo potrà in tal modo ricevere eventuali altre informazioni pertinenti ed essere al corrente di pareri diversi sul suo operato così da completare l'indagine nel modo più appropriato. Tale consultazione non dovrebbe in ogni caso mirare a stabilire colpe o responsabilità, ma piuttosto a raccogliere prove concrete e ad acquisire esperienza per il miglioramento della sicurezza. L'organismo investigativo dovrebbe tuttavia essere libero di scegliere le informazioni da condividere con le parti in questione, al fine di evitare qualsiasi pressione indebita, salvo se richiesto da chi conduce il procedimento giudiziario. Dovrebbe altresì tenere conto delle ragionevoli esigenze di informazione delle vittime e dei loro parenti.
- (40) Affinché l'organismo investigativo migliori l'efficienza delle proprie attività e svolga più agevolmente le funzioni che gli incombono è opportuno che abbia accesso in tempo utile al luogo dell'incidente, se del caso collaborando con l'autorità giudiziaria eventualmente coinvolta. Le relazioni sulle indagini e le eventuali conclusioni e raccomandazioni forniscono informazioni fondamentali ai fini di un ulteriore miglioramento della sicurezza ferroviaria e dovrebbero essere rese pubbliche a livello dell'Unione. I destinatari delle raccomandazioni di sicurezza dovrebbero prendere le misure opportune e comunicarle all'organismo investigativo.
- (41) Laddove la causa diretta di un incidente o di un inconveniente sembri essere legata ad azioni umane, si dovrebbe prestare attenzione alle circostanze specifiche nonché al modo in cui il personale esegue le attività di *routine* durante l'esercizio normale, ivi inclusi la progettazione dell'interfaccia uomo-macchina, l'idoneità delle procedure, l'esistenza di obiettivi confliggenti e problemi relativi al carico di lavoro, nonché altre circostanze con un impatto sull'evento, incluso lo stress fisico, da affaticamento e dovuto al lavoro, o l'idoneità psicologica.
- (42) È opportuno adoperarsi per garantire un elevato livello di formazione e qualifiche avanzate in tutta l'Unione.
- (43) Al fine di integrare e modificare determinati elementi non essenziali della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea con riguardo ai CSM e ai CST, nonché alla loro revisione. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (44) Alla Commissione dovrebbero essere attribuiti poteri di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva in merito al mandato affidato all'Agenzia per l'elaborazione dei CSM e CST e delle loro modifiche e al fine di presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione; alle modalità pratiche ai fini della certificazione di sicurezza, alle disposizioni dettagliate che identificano quali dei requisiti di cui all'allegato III si applicano ai fini delle funzioni di manutenzione eseguite dalle officine di manutenzione, incluse le disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme della certificazione delle officine di manutenzione, conformemente al CSM e alle STI pertinenti; alle disposizioni dettagliate che identificano quali dei requisiti di cui all'allegato III si applicano ai fini della certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli diversi dai carri merci, sulla base delle caratteristiche tecniche di tali veicoli, incluse le disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme delle condizioni di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei veicoli diversi dai carri merci, conformemente al CSM e alle STI pertinenti e al formato della relazione d'indagine su incidenti e inconvenienti. Tali poteri dovrebbero essere esercitati conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (45) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e provvedere alla loro applicazione. Le sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.

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



- (46) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire il coordinamento delle attività negli Stati membri finalizzate alla regolamentazione e alla supervisione della sicurezza e all'analisi degli incidenti, nonché la definizione di CST, CSM, CSI e requisiti comuni dei certificati di sicurezza unici, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti delle azioni in questione, possono essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (47) L'obbligo di recepimento della presente direttiva nel diritto interno dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alla direttiva 2004/49/CE. L'obbligo di recepire le disposizioni che restano immutate discende da tale direttiva.
- (48) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno delle direttive di cui all'allegato IV, parte B,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

**Oggetto**

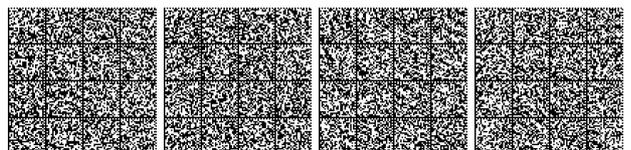
La presente direttiva stabilisce disposizioni volte a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione e a migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari mediante:

- a) l'armonizzazione della struttura normativa negli Stati membri;
- b) la ripartizione delle responsabilità fra gli attori interessati nel sistema ferroviario dell'Unione;
- c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza (CST) e di metodi comuni di sicurezza (CSM) con l'obiettivo di eliminare gradualmente la necessità di norme nazionali;
- d) la definizione dei principi per rilasciare, rinnovare, modificare e limitare o revocare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza;
- e) l'istituzione da parte di ciascuno Stato membro di un'autorità nazionale preposta alla sicurezza e di un organismo investigativo sugli incidenti e sugli inconvenienti; e
- f) la definizione di principi comuni per la gestione, la regolamentazione e la supervisione della sicurezza ferroviaria.

Articolo 2

**Ambito di applicazione**

1. La presente direttiva si applica al sistema ferroviario degli Stati membri, che può essere suddiviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale. Riguarda i requisiti di sicurezza per l'intero sistema, compresa la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e del traffico, e l'interazione fra le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e altri attori nel sistema ferroviario dell'Unione.
2. La presente direttiva non si applica:
  - a) alle metropolitane;
  - b) ai tram e ai veicoli leggeri su rotaia, e alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli; o
  - c) alle reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario dell'Unione e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese che operano esclusivamente su tali reti.
3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione delle misure che attuano la presente direttiva:
  - a) l'infrastruttura ferroviaria privata, ivi compresi i binari di raccordo, utilizzata dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone per fini non commerciali, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tale infrastruttura;
  - b) le infrastrutture e i veicoli destinati a un uso strettamente locale, storico o turistico;



- c) le infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario soltanto a fini di connettività di quei veicoli soltanto; e
- d) i veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per consentire che il transito avvenga su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria pesanti soltanto a fini di connettività.
4. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri possono decidere di applicare, se del caso, le disposizioni della presente direttiva alle metropolitane e ad altri sistemi locali, conformemente al diritto nazionale.

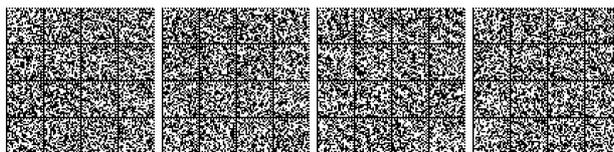
### Articolo 3

#### Definizioni

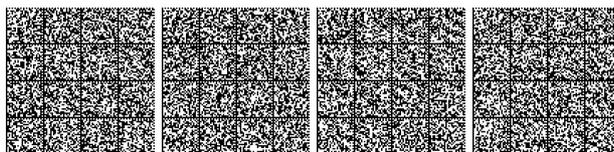
Ai fini della presente direttiva si intende per:

1. 'sistema ferroviario dell'Unione': il sistema ferroviario dell'Unione quale definito all'articolo 2, punto 1 della direttiva (UE) 2016/797;
2. 'gestore dell'infrastruttura': un gestore dell'infrastruttura, quale definito all'articolo 3, punto 2 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>;
3. 'impresa ferroviaria': un'impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3, punto 1 della direttiva 2012/34/UE e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;
4. 'specifica tecnica di interoperabilità' (STI): una specifica adottata a norma della direttiva (UE) 2016/797 di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione;
5. 'obiettivi comuni di sicurezza' (common safety target — CST): i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dal sistema nel suo insieme, e ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario dell'Unione (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci);
6. 'metodi comuni di sicurezza' (common safety method — CSM): i metodi che descrivono la valutazione dei livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;
7. 'autorità nazionale preposta alla sicurezza': l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria ai sensi della presente direttiva o qualsiasi organismo a cui diversi Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato;
8. 'norme nazionali': tutte le norme vincolanti adottate in uno Stato membro, indipendentemente dall'organismo che le emana, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici diversi da quelli stabiliti dalle norme dell'Unione o internazionali, e che sono applicabili all'interno di tale Stato membro alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o a terzi;
9. 'sistema di gestione della sicurezza': l'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;
10. 'investigatore incaricato': una persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;
11. 'incidente': evento improvviso indesiderato o non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi avente conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone in cui è coinvolto materiale rotabile in movimento, incendi e altro;
12. 'incidente grave': qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone o seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente e qualsiasi altro incidente con le stesse conseguenze avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; per 'seri danni' si intendono i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo ad almeno 2 milioni di EUR;
13. 'inconveniente': qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;
14. 'indagine': una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti e inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;

<sup>(1)</sup> Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (G.U.L. 343 del 14.12.2012, pag. 32).



15. 'cause': ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, risultante in un incidente o in un inconveniente;
16. 'trasporto leggero su rotaia': un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano con una resistenza alla collisione di C-III o C-IV (conformemente alla norma EN 15227:2011) e una resistenza massima del veicolo di 800 kN (sforzo longitudinale di compressione nella zona di accoppiamento); i sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o dividerlo con il traffico stradale e in generale non effettuano scambi con veicoli adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su lunga distanza;
17. 'organismo di valutazione della conformità': un organismo notificato o designato responsabile delle attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un 'organismo notificato' a seguito della notifica da parte di uno Stato membro; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un 'organismo designato' a seguito della designazione da parte di uno Stato membro;
18. 'componenti di interoperabilità': componenti di interoperabilità come definiti dall'articolo 2, punto 7), della direttiva (UE) 2016/797;
19. 'detentore': persona fisica o giuridica che, essendo il proprietario del veicolo o avendo il diritto ad usarlo, lo sfrutta in quanto mezzo di trasporto ed è registrato come tale nel registro dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;
20. 'soggetto responsabile della manutenzione' (entity in charge of maintenance — ECM): soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel registro dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;
21. 'veicolo': veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione; un veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;
22. 'fabbricante': fabbricante quale definito all'articolo 2, punto 36, della direttiva (UE) 2016/797;
23. 'speditore': l'impresa che spedisce le merci per proprio conto o per conto terzi;
24. 'consegnatario': qualsiasi persona fisica o giuridica che riceve i beni ai sensi di un contratto di trasporto; se l'operazione di trasporto ha luogo senza un contratto di trasporto, la persona fisica o giuridica che prende in consegna le merci all'arrivo è il consegnatario;
25. 'caricatore': un'impresa che carica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili in o su un carro o un contenitore o che carica su un carro un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas a elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile;
26. 'scaricatore': un'impresa che rimuove un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas a elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile da un carro, o qualsiasi impresa che scarica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili da un carro o contenitore, o qualsiasi impresa che scarica merci da una cisterna (carro-cisterna, cisterna amovibile, cisterna mobile o contenitore cisterna) o da un carro-batteria o un contenitore per gas a elementi multipli o da un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa o un contenitore per il trasporto alla rinfusa;
27. 'riempitore': un'impresa che riempie con merci una cisterna (inclusi un carro-cisterna, un carro con cisterne amovibili, una cisterna mobile o un contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, o un carro batteria o un contenitore per gas a elementi multipli;
28. 'svuotatore': un'impresa che rimuove merci da una cisterna (inclusi un carro-cisterna, un carro con cisterne amovibili, una cisterna mobile o un contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, o da un carro-batteria o da un contenitore per gas a elementi multipli;
29. 'trasportatore': qualsiasi impresa che effettua un'operazione di trasporto, ai sensi di un contratto di trasporto;
30. 'ente appaltante': un ente pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema;
31. 'tipo di attività': il tipo di attività caratterizzato dal trasporto di passeggeri, inclusi o esclusi i servizi ad alta velocità, il trasporto di merci, incluso o escluso il trasporto di merci pericolose, e i servizi di sola manovra;
32. 'portata dell'attività': la portata dell'attività caratterizzata dal numero di passeggeri e/o volume delle merci e dalla dimensione stimata di un'impresa ferroviaria in termini di numero di dipendenti occupati nel settore ferroviario (vale a dire una micro, piccola, media o grande impresa);
33. 'area di esercizio': la rete o le reti all'interno di uno o più Stati membri nel cui ambito un'impresa ferroviaria intende esercire.



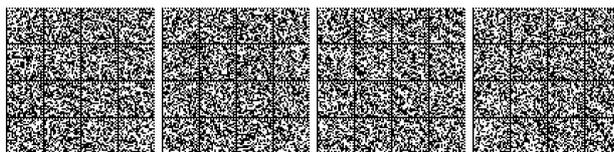
## CAPO II

## SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

## Articolo 4

**Ruolo degli attori del sistema ferroviario dell'Unione nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria**

1. Allo scopo di sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, gli Stati membri nei limiti delle loro competenze:
  - a) garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti;
  - b) provvedono affinché l'applicazione di tutta la normativa applicabile avvenga in maniera trasparente e non discriminatoria, incoraggiando lo sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario europeo unico;
  - c) provvedono affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico;
  - d) provvedono affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione e del controllo dei rischi che ne derivano incomba ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, ciascuno per la propria parte di sistema, obbligandoli a:
    - i) mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando reciprocamente;
    - ii) applicare le norme dell'Unione e le norme nazionali;
    - iii) istituire sistemi di gestione della sicurezza ai sensi della presente direttiva;
  - e) fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche degli Stati membri, provvedono affinché ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria siano responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento in sicurezza, compresa la fornitura di materiali e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e altri attori ai sensi del paragrafo 4;
  - f) elaborano e pubblicano piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure previste per conseguire i CST; e
  - g) se del caso, sostengono l'Agenzia nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello dell'Unione.
2. L'Agenzia garantisce, nei limiti delle sue competenze, il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi.
3. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura:
  - a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando reciprocamente e con altri attori;
  - b) tengono conto, nei loro sistemi di gestione della sicurezza, dei rischi associati alle attività di altri attori e di terzi;
  - c) in caso obbligano per contratto gli altri attori di cui al paragrafo 4, che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione, a mettere in atto misure di controllo del rischio; e
  - d) provvedono affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione di CSM relativi ai processi di monitoraggio definiti nel CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), e affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali di cui è data comunicazione su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.
4. Fatte salve le responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3, i soggetti responsabili della manutenzione e tutti gli altri attori che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione, tra cui fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori e svuotatori:
  - a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando con altri attori;
  - b) assicurano che i sottosistemi, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti e alle condizioni di impiego richiesti, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore dell'infrastruttura interessata in modo sicuro.



5. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e qualsiasi attore di cui al paragrafo 4 che individui o sia informato di un rischio di sicurezza dovuto a difetti, non conformità nella costruzione o funzionamento difettoso di attrezzature tecniche, anche dei sottosistemi strutturali, nei limiti delle rispettive competenze:

- a) adottano le misure correttive necessarie per far fronte al rischio di sicurezza individuato;
- b) segnalano tali rischi alle pertinenti parti interessate per consentire loro di adottare le necessarie ulteriori misure correttive, in modo da garantire costantemente il funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione. L'Agenzia può creare uno strumento atto a facilitare tale scambio di informazioni tra gli attori interessati tenendo conto del rispetto della vita privata degli utenti coinvolti, dei risultati di un'analisi dei costi e dei benefici, nonché delle applicazioni e dei registri informatici già istituiti dall'Agenzia.

6. Nel caso dello scambio di veicoli tra imprese ferroviarie, gli attori interessati si scambiano tutte le informazioni pertinenti per lo svolgimento sicuro dell'esercizio, compresi, ma non solo, la situazione e la storia del veicolo interessato, determinati elementi dei dossier di manutenzione ai fini della tracciabilità, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura.

#### Articolo 5

##### Indicatori comuni di sicurezza (common safety indicators — CSI)

1. Per facilitare la valutazione della realizzazione dei CST e consentire il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, gli Stati membri acquisiscono le informazioni sui CSI mediante le relazioni annuali delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui all'articolo 19.

2. I CSI sono indicati nell'allegato I.

#### Articolo 6

##### Metodi comuni di sicurezza (common safety methods — CSM)

1. I CSM descrivono come siano valutati i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza, anche, ove appropriato, attraverso un organismo di valutazione indipendente, elaborando e definendo:

- a) i metodi di valutazione del rischio;
- b) i metodi per valutare la conformità ai requisiti dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 12;
- c) i metodi di supervisione che devono essere applicati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e i metodi di monitoraggio che devono essere applicati dalle imprese ferroviarie, dai gestori dell'infrastruttura e dai soggetti responsabili della manutenzione;
- d) i metodi per valutare i livelli di sicurezza e le prestazioni in materia di sicurezza degli operatori ferroviari a livello nazionale e dell'Unione;
- e) i metodi per valutare la realizzazione degli obiettivi di sicurezza a livello nazionale e dell'Unione; e
- f) eventuali altri metodi relativi a un processo del sistema di gestione della sicurezza che debbano essere armonizzati a livello dell'Unione.

2. La Commissione, mediante atti di esecuzione, assegna un mandato all'Agenzia per elaborare i CSM e le modifiche agli stessi, nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di un CSM nuovo o modificato e del suo impatto sulle norme esistenti e sul livello di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3. Qualora il comitato di cui all'articolo 28 ('il comitato') non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

La redazione, l'adozione e la revisione dei CSM tengono conto dei pareri degli utenti, delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e delle parti interessate, incluse le parti sociali, se del caso. Le raccomandazioni comprendono una relazione sui risultati di tale consultazione e una relazione sulla valutazione d'impatto dei nuovi o modificati CSM da adottare.

3. Nel corso dell'esercizio del mandato di cui al paragrafo 2, il comitato è sistematicamente e regolarmente informato dall'Agenzia o dalla Commissione in merito ai lavori di elaborazione dei CSM. Durante tali lavori la Commissione può trasmettere all'Agenzia raccomandazioni utili riguardanti i CSM e un'analisi dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere che l'Agenzia esamini soluzioni alternative e che la valutazione dei costi e dei benefici di dette soluzioni alternative figuri nella relazione allegata ai progetti di CSM.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato.



4. La Commissione esamina la raccomandazione formulata dall'Agenzia al fine di verificare che il mandato di cui al paragrafo 2 sia rispettato. Se il mandato non è rispettato, la Commissione chiede all'Agenzia di esaminare la sua raccomandazione indicando i punti del mandato che non sono stati rispettati. Per motivi circostanziati, la Commissione può decidere di modificare il mandato assegnato all'Agenzia conformemente alla procedura di cui al paragrafo 2.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato.

5. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche che tengono conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria, con l'obiettivo di mantenere in generale la sicurezza e, ove ragionevolmente praticabile, di migliorarla costantemente.

6. Sulla base della raccomandazione formulata dall'Agenzia e dopo l'esame di cui al paragrafo 4 del presente articolo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per quanto concerne il contenuto dei CSM ed eventuali modifiche.

7. Gli Stati membri apportano senza indugio tutte le necessarie modifiche alle loro norme nazionali, alla luce dell'adozione dei CSM e delle modifiche agli stessi.

#### Articolo 7

#### Obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets — CST)

1. I CST stabiliscono i livelli minimi di sicurezza che devono essere raggiunti dal sistema nel suo insieme, e ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario in ogni Stato membro e nell'Unione. I CST possono essere espressi in termini di criteri di accettazione del rischio o di livelli di obiettivi di sicurezza e considerano in particolare:

a) i rischi individuali a cui sono esposti passeggeri, compresi i dipendenti o il personale delle imprese appaltatrici, utenti dei passaggi a livello e altri, e, fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, i rischi individuali cui sono esposti i trasgressori;

b) i rischi per la società.

2. La Commissione, mediante atti di esecuzione, assegna un mandato all'Agenzia per elaborare i CST e le relative modifiche nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di un CST nuovo o modificato e del suo impatto sulle norme esistenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Durante l'esercizio del mandato di cui al paragrafo 2, il comitato di cui all'articolo 27 è sistematicamente e regolarmente informato dall'Agenzia o dalla Commissione in merito ai lavori di elaborazione dei CST. Durante tali lavori la Commissione può trasmettere all'Agenzia raccomandazioni utili riguardanti i CST e un'analisi dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere che l'Agenzia esamini soluzioni alternative e che la valutazione dei costi e dei benefici di dette soluzioni alternative figuri nella relazione allegata ai progetti di CST.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato di cui al primo comma.

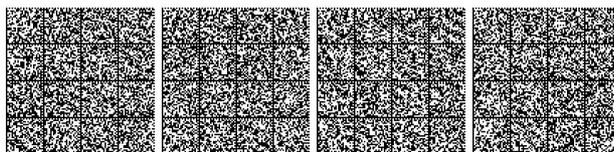
4. La Commissione esamina la raccomandazione formulata dall'Agenzia al fine di verificare che il mandato di cui al paragrafo 2 sia rispettato. Se il mandato non è rispettato, la Commissione chiede all'Agenzia di esaminare la sua raccomandazione indicando i punti del mandato che non sono stati rispettati. Per motivi circostanziati, la Commissione può decidere di modificare il mandato assegnato all'Agenzia conformemente alla procedura di cui al paragrafo 2.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato di cui al paragrafo 3, primo comma.

5. I CST sono soggetti a revisioni periodiche, alla luce dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. I CST riveduti riflettono i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente.

6. Sulla base della raccomandazione formulata dall'Agenzia e dopo l'esame di cui al paragrafo 4 del presente articolo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per quanto concerne il contenuto dei CST ed eventuali modifiche.

7. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle rispettive norme nazionali al fine di attuare almeno i CST e ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione a essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera f). Gli Stati membri notificano tali norme alla Commissione ai sensi dell'articolo 8.



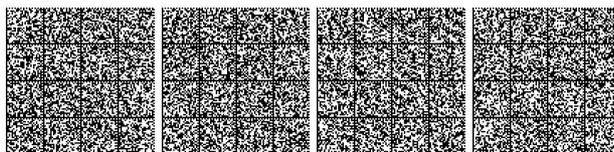
## Articolo 8

**Norme nazionali in materia di sicurezza**

1. Le norme nazionali notificate entro il 15 giugno 2016 a norma della direttiva 2004/49/CE si applicano se:
  - a) rientrano in una delle tipologie di cui all'allegato II; e
  - b) sono conformi al diritto dell'Unione, compresi in particolare le STI, i CST e i CSM; e
  - c) non danno luogo a discriminazione arbitraria o a una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri.
2. Entro il 16 giugno 2018 gli Stati membri riesaminano le norme nazionali di cui al paragrafo 1 e abrogano:
  - a) le norme nazionali che non sono state notificate o che non soddisfano i criteri specificati al paragrafo 1;
  - b) le norme nazionali rese superflue dal diritto dell'Unione, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM.A tal fine, gli Stati membri possono avvalersi dello strumento di gestione delle norme di cui all'articolo 27, paragrafo 4 del regolamento (UE) 2016/796 e possono chiedere all'Agenzia di esaminare norme specifiche alla luce dei criteri specificati al presente paragrafo.
3. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali a norma della presente direttiva solo nei casi seguenti:
  - a) quando norme relative ai metodi di sicurezza esistenti non sono contemplate dai CSM;
  - b) quando norme di esercizio della rete ferroviaria non sono ancora oggetto di una STI;
  - c) come misura preventiva d'urgenza, in particolare a seguito di un incidente o inconveniente;
  - d) quando è necessario rivedere una norma già notificata;
  - e) quando norme relative ai requisiti relativamente al personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo fisico e psicologico e formazione non sono ancora coperte da una STI o dalla direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
4. Prima dell'introduzione prevista nel sistema giuridico nazionale della nuova norma proposta, gli Stati membri, motivandone l'introduzione, presentano, tramite il sistema informatico appropriato, in conformità dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796, il relativo progetto all'Agenzia e alla Commissione affinché lo esaminino, a tempo debito e nei termini di cui all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/796. Gli Stati membri provvedono affinché il progetto sia sufficientemente sviluppato per consentire all'Agenzia di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.
5. In caso di misure preventive d'urgenza, gli Stati membri possono adottare e applicare una nuova norma immediatamente. Tale norma è notificata conformemente all'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796 e soggetta alla valutazione dell'Agenzia conformemente all'articolo 26, paragrafi 1, 2 e 5 del regolamento (UE) 2016/796.
6. Se l'Agenzia viene a conoscenza di una norma nazionale, notificata o meno, che sia divenuta superflua o che sia in conflitto con i CSM o con qualsiasi altra normativa dell'Unione adottata dopo l'applicazione della norma nazionale in questione, si applica la procedura di cui all'articolo 26 del regolamento (UE) 2016/796.
7. Gli Stati membri notificano all'Agenzia e alla Commissione le norme nazionali adottate. Essi utilizzano il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796. Gli Stati membri provvedono affinché le norme nazionali esistenti siano facilmente accessibili, di dominio pubblico e redatte in termini comprensibili a tutte le parti interessate. Agli Stati membri può essere chiesto di fornire ulteriori informazioni sulle proprie norme nazionali.
8. Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri menzionano tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797 o indicano nel prospetto informativo della rete, di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, ove sono pubblicate tali norme e restrizioni.
9. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>.
10. I progetti di norme nazionali e le norme nazionali in vigore sono esaminati dall'Agenzia secondo le procedure di cui agli articoli 25 e 26 del regolamento (UE) 2016/796.
11. Fatto salvo il paragrafo 8, le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini della presente direttiva.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51).

<sup>(2)</sup> Direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).



## Articolo 9

**Sistemi di gestione della sicurezza**

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di garantire che il sistema ferroviario dell'Unione possa raggiungere almeno i CST, sia conforme ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM e le norme nazionali a norma dell'articolo 8.

2. Il sistema di gestione della sicurezza è documentato in tutti i suoi elementi pertinenti e descrive in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. Il sistema indica come la direzione garantisce un controllo a diversi livelli, come è garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei rispettivi rappresentanti e in che modo è garantito il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza. È necessario un chiaro impegno ad applicare in modo coerente le conoscenze e i metodi derivanti dal fattore umano. Tramite il sistema di gestione della sicurezza, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie promuovono una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale è incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza e, nel contempo, è garantita la riservatezza.

3. Il sistema di gestione della sicurezza contiene i seguenti elementi essenziali:

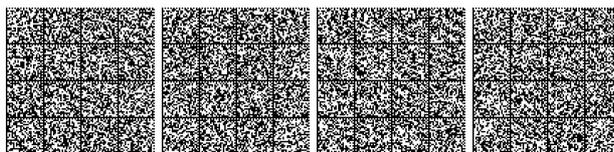
- a) una politica di sicurezza approvata dall'amministratore delegato dell'organizzazione e comunicata a tutto il personale;
- b) obiettivi dell'organizzazione di tipo qualitativo e quantitativo per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;
- c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici e operativi in vigore, nuovi e modificati o altre condizioni prescrittive così come previste nelle STI, nelle norme nazionali di cui all'articolo 8 e all'allegato II, in altre norme pertinenti o in decisioni dell'autorità;
- d) procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante il ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;
- e) procedure e metodi per l'individuazione dei rischi, la valutazione del rischio e l'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'introduzione di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per l'interfaccia uomo-macchina-organizzazione;
- f) la previsione di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze, incluse disposizioni sull'idoneità sotto il profilo fisico e psicologico;
- g) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra le organizzazioni del sistema ferroviario;
- h) procedure e formati per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e designazione della procedura della configurazione di controllo delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;
- i) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i 'quasi incidenti' ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;
- j) la previsione di piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti; e
- k) la previsione di audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie includono qualsiasi altro elemento necessario a coprire i rischi per la sicurezza, in conformità alla valutazione dei rischi derivanti dalla loro attività.

4. Il sistema di gestione della sicurezza deve essere adattato in funzione del tipo, delle dimensioni, dell'area di esercizio e delle altre condizioni dell'attività svolta. Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, compresi i servizi di manutenzione, fatto salvo l'articolo 14, la fornitura del materiale e il ricorso a imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di altri attori ai sensi dell'articolo 4.

5. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura deve tenere conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI nonché delle norme nazionali e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza.

I sistemi di gestione della sicurezza sono concepiti in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura e con i servizi di emergenza, in modo da facilitare l'intervento rapido dei servizi di soccorso, e con qualsiasi altro soggetto che possa essere coinvolto in una situazione di emergenza. Per le infrastrutture transfrontaliere, la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura pertinenti facilita il coordinamento e la preparazione necessari dei servizi di emergenza competenti sui due lati della frontiera.



A seguito di un incidente grave, l'impresa ferroviaria fornisce assistenza alle vittime aiutandole nelle procedure di ricorso ai sensi del diritto dell'Unione, in particolare del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, fatti salvi gli obblighi di altre parti. Tale assistenza utilizza canali di comunicazione con i familiari delle vittime e comprende il sostegno psicologico alle vittime di incidenti e ai loro familiari.

6. Anteriormente al 31 maggio di ogni anno tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'autorità nazionale preposta alla sicurezza una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno civile precedente. La relazione contiene:

- a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni dell'organizzazione e i risultati dei piani di sicurezza;
- b) una relazione sull'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza, e dei CSI di cui all'articolo 5, se pertinente per l'organizzazione che trasmette la relazione;
- c) i risultati degli audit di sicurezza interni;
- d) le osservazioni in merito alle carenze e al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'autorità preposta alla sicurezza, compresa una sintesi delle informazioni fornite dagli attori interessati ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, lettera b); e
- e) una relazione sull'applicazione dei pertinenti CSM.

7. Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza a norma degli articoli 17 e 19, l'Agenzia può indirizzare una raccomandazione alla Commissione per un CSM relativo a elementi del sistema di gestione della sicurezza da armonizzare a livello dell'Unione, anche con norme armonizzate, come indicato all'articolo 6, paragrafo 1, lettera f). In tal caso, si applica l'articolo 6, paragrafo 2.

### CAPO III

#### CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

##### Articolo 10

###### **Certificato di sicurezza unico**

1. Fatto salvo il paragrafo 9, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria è concesso solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia a norma dei paragrafi da 5 a 7 o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del paragrafo 8.

Lo scopo del certificato di sicurezza unico è di fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria interessata ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista.

2. Nella domanda di certificato di sicurezza unico, l'impresa ferroviaria precisa il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio prevista.

3. La domanda di certificato di sicurezza unico è accompagnata da un fascicolo che include le prove documentali che:

- a) l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza a norma dell'articolo 9 e soddisfa i requisiti previsti dalle STI, CSM e CST e da altre pertinenti disposizioni legislative ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza; e
- b) se del caso, l'impresa ferroviaria soddisfa i requisiti previsti dalle norme nazionali pertinenti notificate a norma dell'articolo 8.

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

4. L'Agenzia o, nei casi di cui al paragrafo 8, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia il certificato di sicurezza unico, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, non oltre quattro mesi dalla presentazione da parte del richiedente di tutte le informazioni obbligatorie e di eventuali informazioni supplementari richieste. L'Agenzia o, nei casi previsti al paragrafo 8, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza applica le modalità pratiche sulla procedura di certificazione da stabilirsi nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 10.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (G.U.L. 315 del 3.12.2007, pag. 14).



5. L'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico alle imprese ferroviarie che hanno una area di esercizio in uno o più Stati membri. Al fine di rilasciare tale certificato l'Agenzia:

- a) valuta gli elementi di cui al paragrafo 3, lettera a), e
- b) trasmette immediatamente l'intero fascicolo dell'impresa ferroviaria alle autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dalla area di esercizio prevista per una valutazione degli elementi di cui al paragrafo 3, lettera b).

Nell'ambito delle summenzionate valutazioni, l'Agenzia o le autorità nazionali preposte alla sicurezza sono autorizzate a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit e possono chiedere pertinenti informazioni complementari. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza coordinano l'organizzazione di tali visite, audit e ispezioni.

6. Entro un mese dal ricevimento di una domanda di un certificato di sicurezza unico, l'Agenzia informa l'impresa ferroviaria che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari, fissando un termine ragionevole per fornirle. Per quanto riguarda la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo, l'Agenzia può altresì valutare gli elementi di cui al paragrafo 3, lettera b).

L'Agenzia, prima di prendere la sua decisione sul rilascio del certificato di sicurezza unico, tiene pienamente conto delle valutazioni di cui al paragrafo 5.

L'Agenzia si assume la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilascia.

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

Qualora la commissione dei ricorsi concordi con l'Agenzia, quest'ultima adotta la decisione senza indugio.

Qualora la commissione dei ricorsi concordi con la valutazione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico con un'area di esercizio che esclude le parti della rete che hanno ricevuto una valutazione negativa.

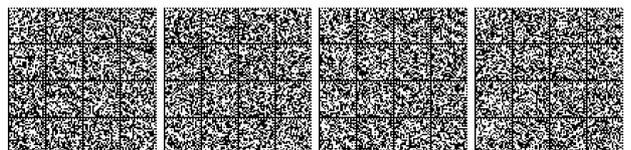
Qualora l'Agenzia non sia d'accordo con una valutazione positiva svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 5, lettera b), informa detta o dette autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, l'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza, possono decidere di includere il richiedente. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva.

8. Qualora l'area di esercizio sia limitata a uno Stato membro, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro può rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, un certificato di sicurezza unico. Per rilasciare tali certificati l'autorità nazionale preposta alla sicurezza valuta il fascicolo in relazione a tutti gli elementi specificati al paragrafo 3 e applica le modalità pratiche da stabilirsi negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 10. Nell'ambito delle succitate valutazioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza è autorizzata a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari. Il certificato di sicurezza unico è altresì valido senza un'estensione dell'area di esercizio per le imprese ferroviarie che viaggiano verso le stazioni degli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete e norme di esercizio similari, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, a seguito della consultazione delle autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti. Tale consultazione può essere effettuata caso per caso o stabilita in un accordo transfrontaliero tra gli Stati membri o le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza si assume la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilascia.

9. Uno Stato membro può consentire a operatori di paesi terzi di raggiungere una stazione ferroviaria nel suo territorio deputata a operazioni transfrontaliere e vicina alla frontiera di tale Stato membro senza richiedere un certificato di sicurezza unico, purché sia garantito un livello di sicurezza adeguato mediante:

- a) un accordo transfrontaliero tra lo Stato membro interessato e il paese terzo confinante, o
- b) accordi contrattuali tra l'operatore del paese terzo e l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura titolare di un certificato di sicurezza unico o dell'autorizzazione di sicurezza per esercire sulla rete in questione, purché gli aspetti relativi alla sicurezza di tali accordi siano stati debitamente considerati nel loro sistema di gestione della sicurezza.



10. Entro il 16 giugno 2018 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, modalità pratiche che specificano:
- a) in che modo il richiedente soddisfa i requisiti per il certificato di sicurezza unico di cui al presente articolo e l'elenco dei documenti prescritti;
  - b) i dettagli del processo di certificazione, come le fasi della procedura e i tempi per ogni fase del processo;
  - c) le modalità con cui l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rispettano i requisiti di cui al presente articolo nelle diverse fasi del processo di richiesta e di certificazione, compresa la valutazione dei fascicoli dei richiedenti, e
  - d) il periodo di validità dei certificati di sicurezza unici rilasciati dall'Agenzia o dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare in caso di aggiornamenti del certificato di sicurezza unico a seguito di modifiche del tipo, della portata e dell'area di esercizio.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3. Essi tengono conto dell'esperienza acquisita durante l'attuazione del regolamento (CE) n. 653/2007 <sup>(1)</sup> della Commissione e del regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione <sup>(2)</sup> e dell'esperienza acquisita durante la preparazione degli accordi di cooperazione di cui all'articolo 11, paragrafo 1.

11. Il certificato di sicurezza unico specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio. Il certificato di sicurezza unico può inoltre contemplare i binari di raccordo di proprietà dell'impresa ferroviaria se questi sono inclusi nel suo sistema di gestione della sicurezza.

12. Le decisioni negative riguardo al rilascio di un certificato di sicurezza unico o all'esclusione di una parte della rete sulla base della valutazione negativa di cui al paragrafo 7 sono debitamente motivate. Entro un mese dal ricevimento della decisione, il richiedente può presentare all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, ove applicabile, una domanda di riesame della loro decisione. L'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di due mesi dalla data di ricevimento della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione.

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

Se la decisione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi a un organo competente per i ricorsi conformemente al diritto nazionale. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE. In tal caso si applica l'articolo 18, paragrafo 3 della presente direttiva.

13. Un certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia o dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del presente articolo è rinnovato su richiesta dell'impresa ferroviaria a intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato integralmente o parzialmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambi in modo sostanziale.

14. Se un richiedente è già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato a norma dei paragrafi da 5 a 7 e desidera estendere la propria area di esercizio o se è già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato a norma del paragrafo 8 e desidera estendere la propria area di esercizio a un altro Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 3 concernenti l'area aggiuntiva di esercizio. L'impresa ferroviaria presenta il fascicolo all'Agenzia, che, dopo aver seguito le procedure di cui ai paragrafi da 4 a 7, rilascia un certificato di sicurezza unico aggiornato che copre l'estensione dell'area di esercizio. In tal caso, per la valutazione del fascicolo di cui al paragrafo 3, lettera b), è consultata unicamente l'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata dall'estensione dell'esercizio.

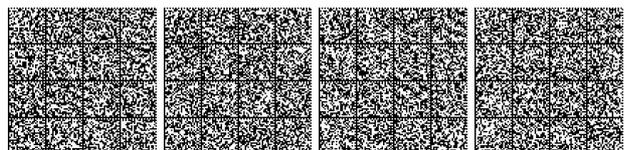
Se l'impresa ferroviaria riceve un certificato di sicurezza unico a norma del paragrafo 8 e desidera estendere l'area di esercizio all'interno di quello Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 3 concernenti l'area aggiuntiva di esercizio. Presenta il fascicolo, attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796, all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, che, dopo aver seguito le procedure di cui al paragrafo 8, rilascia un certificato di sicurezza unico aggiornato che copre l'estensione dell'area di esercizio.

15. L'Agenzia e le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza possono prescrivere la revisione dei certificati di sicurezza unici da esse rilasciati in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

16. L'Agenzia notifica, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, alle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza il rilascio di un certificato di sicurezza unico. In caso di rinnovo, modifica o revoca di un certificato di sicurezza unico, l'Agenzia ne dà immediata notifica alle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, il tipo, la portata, la validità e l'area di esercizio del certificato di sicurezza unico e, in caso di revoca, la motivazione della decisione. In caso di certificati di sicurezza unici rilasciati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, le stesse informazioni sono comunicate all'Agenzia dalla o dalle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza entro i medesimi termini.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 653/2007 della Commissione, del 13 giugno 2007, sull'uso di un formato europeo comune per i certificati di sicurezza e i relativi modelli di domanda conformemente all'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e sulla validità dei certificati di sicurezza rilasciati nell'ambito della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 153 del 14.6.2007, pag. 9).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione, del 9 dicembre 2010, relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria (GUL 326 del 10.12.2010, pag. 11).



## Articolo 11

**Cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il rilascio dei certificati di sicurezza unici**

1. Ai fini dell'articolo 10, paragrafi 5 e 6 della presente direttiva, l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza concludono accordi di cooperazione a norma dell'articolo 76 del regolamento (UE) 2016/796. Gli accordi di cooperazione devono essere accordi specifici o accordi quadro e coinvolgere una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza. Gli accordi di cooperazione contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per i risultati da produrre, i limiti di tempo per la loro realizzazione e una ripartizione delle tariffe pagabili dal richiedente.

2. Gli accordi di cooperazione possono includere altresì specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri e i costi amministrativi per il richiedente. Nel caso tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, tali specifici accordi sulla cooperazione possono includere la possibilità di appaltare compiti alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza laddove necessario per assicurare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per la certificazione. Tali accordi di cooperazione sono predisposti prima che l'Agenzia svolga i compiti di certificazione in conformità dell'articolo 31, paragrafo 3.

3. Nel caso di Stati membri le cui reti hanno uno scartamento diverso da quello della rete principale all'interno dell'Unione e che condividono identici requisiti tecnici e operativi con paesi terzi confinanti, tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate in tali Stati membri concludono, oltre agli accordi di cooperazione di cui al paragrafo 2, un accordo multilaterale con l'Agenzia che comprende le condizioni volte ad agevolare l'estensione dell'area di esercizio dei certificati di sicurezza negli Stati membri interessati, ove opportuno.

## Articolo 12

**Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura**

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura ottiene un'autorizzazione di sicurezza dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro in cui è situata l'infrastruttura ferroviaria.

L'autorizzazione di sicurezza comprende un'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 9, e che contiene le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza spiega i requisiti delle autorizzazioni di sicurezza e i documenti prescritti, se del caso sotto forma di un documento informativo per la compilazione della domanda.

2. L'autorizzazione di sicurezza è valida per cinque anni ed può essere rinnovata su richiesta del gestore dell'infrastruttura. Essa è rivista integralmente o parzialmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali ai sottosistemi infrastruttura, segnalamento o energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il gestore dell'infrastruttura informa senza indugio l'autorità nazionale preposta alla sicurezza in merito a ogni modifica apportata.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza può prescrivere che l'autorizzazione di sicurezza sia riveduta in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

3. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza decide in merito a una domanda di autorizzazione di sicurezza senza indugio e in ogni caso entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari richieste che sono state presentate dal richiedente.

4. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza notifica all'Agenzia, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede del gestore dell'infrastruttura, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e il periodo di validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

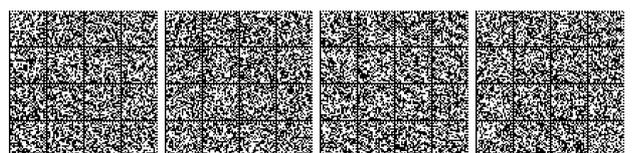
5. Nel caso di infrastrutture transfrontaliere, le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza cooperano ai fini del rilascio delle autorizzazioni di sicurezza.

## Articolo 13

**Accesso alle strutture di formazione**

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura nonché il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione per i macchinisti e il personale viaggiante, qualora tale formazione sia necessaria per l'esercizio dei servizi sulla loro rete.

I servizi di formazione comprendono la formazione relativa alla necessaria conoscenza delle linee, le regole e le procedure d'esercizio, il sistema di segnalamento e controllo-comando e le procedure d'emergenza applicate sulle linee.



Qualora la formazione non preveda esami e la concessione di certificati, gli Stati membri provvedono affinché il personale delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura abbiano accesso a tali certificati.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza provvede affinché i servizi di formazione soddisfino i requisiti contenuti rispettivamente nella direttiva 2007/59/CE, nelle STI o nelle norme nazionali di cui all'articolo 8, paragrafo 3, lettera e), della presente direttiva.

2. Se le strutture di formazione sono accessibili soltanto attraverso un'unica impresa ferroviaria o un unico gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché le altre imprese ferroviarie vi possano accedere ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio, che sia proporzionato ai costi e che possa includere un margine di profitto.
3. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, è possibile per le imprese ferroviarie tener conto della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, questi membri del personale hanno diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.
4. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono responsabili del livello di formazione e delle qualifiche del loro personale incaricato di attività di sicurezza essenziali.

#### Articolo 14

##### Manutenzione dei veicoli

1. A ciascun veicolo, prima dell'utilizzo sulla rete, deve essere assegnato un soggetto responsabile della manutenzione e tale soggetto è registrato nel registro dei veicoli conformemente all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797.
2. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura per il funzionamento sicuro di un treno quale prevista nell'articolo 4, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in condizioni sicure per la circolazione. A tal fine, il soggetto responsabile della manutenzione pone in essere un sistema di manutenzione per tali veicoli, mediante il quale:
  - a) assicura che i veicoli siano mantenuti in conformità con il piano di manutenzione di ciascun veicolo e con i requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni delle STI pertinenti;
  - b) mette in atto i necessari metodi di valutazione del rischio definiti nei CSM di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando con altri attori;
  - c) provvede affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione dei CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), e affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali di cui è data comunicazione su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza; e
  - d) assicura la tracciabilità delle attività di manutenzione.
3. Il sistema di manutenzione è composto dalle funzioni seguenti:
  - a) la funzione di gestione, per supervisionare e coordinare le funzioni di manutenzione di cui alle lettere da b) a d) e assicurare lo stato di sicurezza del veicolo nel sistema ferroviario;
  - b) la funzione di sviluppo della manutenzione, responsabile della gestione della documentazione relativa alla manutenzione, ivi compresa la gestione della configurazione, sulla base dei dati di progetto e di esercizio, nonché delle prestazioni e dell'esperienza maturata;
  - c) la funzione di gestione della manutenzione della flotta, per gestire la rimozione dall'esercizio del veicolo che deve essere sottoposto a manutenzione e il suo ritorno in esercizio dopo la manutenzione;
  - d) la funzione di esecuzione della manutenzione, per eseguire la necessaria manutenzione tecnica di un veicolo o di parti di esso, ivi compresa la documentazione relativa alla reimmissione in servizio.

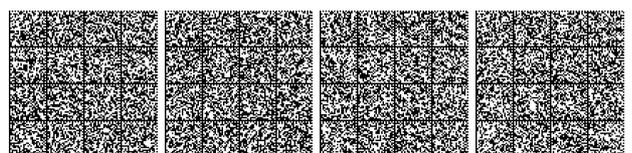
Il soggetto responsabile della manutenzione effettua esso stesso la funzione di gestione, ma può esternalizzare le funzioni di manutenzione di cui alle lettere da b) a d), o loro parti, ad altri enti appaltanti, come per esempio le officine di manutenzione.

Il soggetto responsabile della manutenzione garantisce che tutte le funzioni di cui alle lettere da a) a d) siano conformi ai requisiti e ai criteri di valutazione di cui all'allegato III.

Le officine di manutenzione applicano le sezioni pertinenti dell'allegato III, identificate negli atti di esecuzione adottati a norma del paragrafo 8, lettera a), che corrispondono a funzioni e attività che dovranno essere certificate.

4. Nel caso di carri merci, e dopo l'adozione degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 8, lettera b) nel caso di altri veicoli, ciascun soggetto responsabile della manutenzione è certificato e gli viene rilasciato un certificato di soggetto responsabile della manutenzione (certificato ECM) da un organismo accreditato o riconosciuto o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma delle condizioni seguenti:

- a) i processi di accreditamento e di riconoscimento dei processi di certificazione si basano su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità;
- b) il sistema di certificazione fornisce la prova che il soggetto responsabile della manutenzione ha posto in essere il sistema di manutenzione per garantire la circolazione in condizioni di sicurezza dei veicoli della cui manutenzione è responsabile;



- c) il certificato ECM è basato su una valutazione della capacità del soggetto responsabile della manutenzione di soddisfare i pertinenti requisiti e criteri di valutazione di cui all'allegato III e di applicarli in modo coerente. Esso comprende un sistema di supervisione per garantire l'ininterrotta conformità ai requisiti ed ai criteri di valutazione summenzionati dopo il rilascio del certificato ECM;
- d) la certificazione delle officine di manutenzione si basa sul rispetto delle pertinenti sezioni dell'allegato III applicate alle corrispondenti funzioni e attività che dovranno essere certificate.

Ove il soggetto responsabile della manutenzione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, il rispetto delle condizioni di cui al primo comma può essere verificato dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza secondo le procedure di cui agli articoli 10 o 12 e può essere confermato sui certificati rilasciati in base a tali procedure.

5. I certificati rilasciati a norma del paragrafo 4 sono validi in tutta l'Unione.
6. Sulla base della raccomandazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate sulle condizioni di certificazione di cui al primo comma del paragrafo 4 per il soggetto responsabile della manutenzione di carri merci, ivi compresi i requisiti stabiliti nell'allegato III conformemente al CSM e alle STI pertinenti e, qualora necessario, modifica tali disposizioni.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3.

Il sistema di certificazione applicabile ai carri merci adottato con il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione (\*) continua ad essere applicato fino a quando si applica l'atto di esecuzione di cui al presente paragrafo.

7. Entro il 16 giugno 2018, l'Agenzia valuta il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione di carri merci, prende in esame l'opportunità di estendere tale sistema a tutti i veicoli e la certificazione obbligatoria delle officine di manutenzione e presenta alla Commissione una relazione in proposito.

8. Sulla base della valutazione effettuata dall'Agenzia a norma del paragrafo 7, la Commissione, mediante atti di esecuzione, adotta se del caso e ove necessario modifica successivamente disposizioni dettagliate che individuano quali tra i requisiti di cui all'allegato III si applicano ai fini:

- a) delle funzioni di manutenzione eseguite dalle officine di manutenzione, ivi comprese disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme della certificazione delle officine di manutenzione, conformemente al CSM e alle STI pertinenti;
- b) della certificazione di soggetti responsabili della manutenzione di veicoli diversi dai carri merci, sulla base delle caratteristiche tecniche di tali veicoli, ivi comprese disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme delle condizioni di certificazione da parte del soggetto responsabile della manutenzione di veicoli diversi dai carri merci, conformemente al CSM e alle STI pertinenti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3.

#### Articolo 15

##### **Deroghe al sistema di certificazione di soggetti responsabili della manutenzione**

1. Gli Stati membri possono adempiere all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione mediante misure alternative rispetto al sistema di manutenzione di cui all'articolo 14 nei casi seguenti:

- a) veicoli registrati in un paese terzo e mantenuti a norma del diritto di tale paese;
- b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 14, paragrafo 2, è garantito da accordi internazionali con paesi terzi;
- c) carri merci e carrozze passeggeri in uso condiviso con paesi terzi il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione;
- d) veicoli utilizzati sulle reti di cui all'articolo 2, paragrafo 3, attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima della loro messa in servizio. In tal caso saranno concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.

2. Le misure alternative di cui al paragrafo 1 sono attuate mediante deroghe concesse dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti o dall'Agenzia:

- a) all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione;
- b) per il rilascio di certificati di sicurezza unici e di autorizzazioni di sicurezza a imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura a norma degli articoli 10 e 12 della presente direttiva, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.

(\*) Regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione, del 10 maggio 2011, relativo a un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007 (GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22).



3. Tali deroghe sono identificate e motivate nella relazione annuale di cui all'articolo 19. Laddove risulti che si stiano correndo rischi indebiti di sicurezza sul sistema ferroviario dell'Unione, l'Agenzia ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione prende contatto con le parti interessate e, se del caso, invita lo Stato membro interessato a ritirare le proprie decisioni di deroga.

#### CAPO IV

#### AUTORITÀ NAZIONALI PREPOSTE ALLA SICUREZZA

##### Articolo 16

##### Compiti

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità nazionale preposta alla sicurezza disponga della necessaria capacità organizzativa interna ed esterna, in termini di risorse umane e materiali. Tale autorità è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente o appaltante e qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi. Purché detta indipendenza sia garantita, tale autorità può essere un dipartimento presso il ministero nazionale responsabile dei trasporti.

2. All'autorità nazionale preposta alla sicurezza incombono almeno i seguenti compiti:

- a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, energia e infrastruttura costitutivi del sistema ferroviario dell'Unione, a norma dell'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797;
- b) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797;
- c) coadiuvare l'Agenzia nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca delle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797 e delle autorizzazioni del tipo di veicoli a norma dell'articolo 24 della direttiva (UE) 2016/797;
- d) supervisionare che sul suo territorio i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati dall'articolo 8 della direttiva (UE) 2016/797;
- e) assicurare che la numerazione dei veicoli sia stata assegnata a norma dell'articolo 46 della direttiva (UE) 2016/797 e fatto salvo l'articolo 47, paragrafo 4, di detta direttiva;
- f) coadiuvare l'Agenzia nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca dei certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 5;
- g) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 8;
- h) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 12;
- i) controllare, promuovere e, se del caso, imporre e aggiornare il quadro normativo in materia di sicurezza, compreso il sistema di norme nazionali;
- j) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 17;
- k) se del caso e conformemente al diritto nazionale, rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le licenze di conduzione treni a norma della direttiva 2007/59/CE;
- l) se del caso e conformemente al diritto nazionale, rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati rilasciati ai soggetti responsabili della manutenzione.

3. I compiti di cui al paragrafo 2 non possono essere trasferiti o appaltati ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o soggetto appaltante.

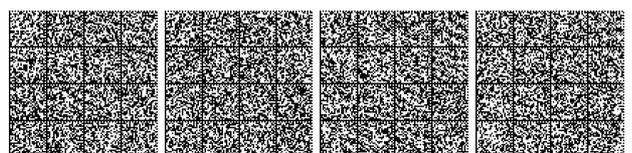
##### Articolo 17

##### Supervisione

1. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza vigilano sul rispetto permanente dell'obbligo giuridico che incombe alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura di usare un sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9.

A tal fine le autorità nazionali preposte alla sicurezza applicano i principi enunciati nel pertinente CSM per la supervisione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), provvedendo affinché le attività di supervisione comprendano, in particolare, la verifica dell'applicazione, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura:

- a) del sistema di gestione della sicurezza per monitorarne l'efficacia;
- b) di singoli elementi o di elementi parziali del sistema di gestione della sicurezza, fra cui le attività operative, i servizi di manutenzione, la fornitura di materiale e il ricorso a imprese appaltatrici per monitorarne l'efficacia; e
- c) dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6. Le attività di supervisione attinenti a questo aspetto si applicano anche ai soggetti responsabili della manutenzione, se del caso.



2. Almeno due mesi prima dell'inizio di qualsiasi nuova attività di trasporto ferroviario le imprese ferroviarie ne informano le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza per consentire a queste ultime di pianificare le attività di supervisione. Le imprese ferroviarie forniscono inoltre una ripartizione delle categorie di personale e dei tipi di veicoli.

3. Il titolare di un certificato di sicurezza unico informa senza indugio le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza in merito a ogni modifica rilevante delle informazioni di cui al paragrafo 2.

4. Il monitoraggio del rispetto delle norme applicabili relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti è garantito dalle autorità competenti designate dagli Stati membri. Ove tale monitoraggio del rispetto delle norme applicabili non sia garantito dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, le autorità competenti cooperano con le autorità nazionali preposte alla sicurezza al fine di consentire a queste ultime di svolgere il loro ruolo di supervisione della sicurezza ferroviaria.

5. Se un'autorità nazionale preposta alla sicurezza constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione, chiede all'Agenzia di limitare o revocare tale certificato. L'Agenzia ne informa immediatamente tutte le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. Se l'Agenzia decide di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico, essa motiva la propria decisione.

In caso di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza si applica la procedura di arbitrato di cui all'articolo 10, paragrafo 7. Se da tale procedura di arbitrato risulta che il certificato di sicurezza unico non è né limitato né revocato le misure di sicurezza temporanee di cui al paragrafo 6 del presente articolo sono sospese.

Qualora sia stata la stessa autorità nazionale preposta alla sicurezza a rilasciare il certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 10, paragrafo 8, essa può limitare o revocare detto certificato di sicurezza unico motivando la propria decisione e informandone l'Agenzia.

Il titolare del certificato di sicurezza unico al quale l'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza abbiano limitato o revocato il certificato, ha il diritto di proporre ricorso a norma dell'articolo 10, paragrafo 12.

6. Se, durante la supervisione, individua un rischio grave per la sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza può in qualsiasi momento applicare misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti. Se il certificato di sicurezza unico è stato rilasciato dall'Agenzia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ne informa immediatamente l'Agenzia stessa e fornisce prove a sostegno della sua decisione.

Se riscontra che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni di certificazione l'Agenzia limita o revoca immediatamente tale certificato.

Se riscontra che le misure applicate dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza sono sproporzionate l'Agenzia può chiederle di revocare o di adattare tali misure. L'Agenzia e l'autorità nazionale preposte alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario anche l'impresa ferroviaria è coinvolta nel processo. Qualora quest'ultima procedura fallisca la decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza che applica le misure temporanee resta in vigore.

La decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza concernente le misure di sicurezza temporanee è soggetta a sindacato giurisdizionale nazionale a norma dell'articolo 18, paragrafo 3. In tal caso le misure di sicurezza temporanee possono applicarsi sino al termine del sindacato giurisdizionale, fatto salvo il paragrafo 5.

Se la durata di una misura di sicurezza temporanea è superiore a tre mesi l'autorità nazionale preposta alla sicurezza chiede all'Agenzia di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico e si applica la procedura di cui al paragrafo 5.

7. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza sottopone a supervisione i sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, energia e infrastruttura e ne garantisce la conformità con i requisiti essenziali. In caso di infrastrutture transfrontaliere, essa realizzerà le sue attività di supervisione in cooperazione con le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti. Se ritiene che il gestore dell'infrastruttura titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza limita o revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

8. Nel sottoporre a supervisione l'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono tener conto delle prestazioni in termini di sicurezza degli attori di cui all'articolo 4, paragrafo 4 della presente direttiva e, se del caso, dei centri di formazione di cui alla direttiva 2007/59/CE, nella misura in cui le loro attività abbiano un impatto sulla sicurezza ferroviaria. Il presente paragrafo si applica fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della presente direttiva.

9. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri in cui un'impresa ferroviaria esercita la sua attività cooperano per coordinare le loro attività di supervisione riguardanti tale impresa ferroviaria al fine di garantire la condivisione di informazioni essenziali sull'impresa ferroviaria in questione, in particolare per quanto riguarda i rischi noti e la prestazione della stessa in materia di sicurezza. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza comunica tali informazioni anche ad altre pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza e all'Agenzia se constata che l'impresa ferroviaria non adotta le necessarie misure di controllo del rischio.



Tale cooperazione garantisce che l'attività di supervisione abbia una copertura sufficiente e che siano evitate duplicazioni delle ispezioni e degli audit. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono elaborare un piano di supervisione comune al fine di assicurare che gli audit e le altre ispezioni siano effettuati regolarmente, tenendo conto del tipo e della portata delle attività di trasporto in ciascuno degli Stati membri interessati.

L'Agenzia contribuisce a tali attività di coordinamento elaborando orientamenti.

10. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono trasmettere notifiche destinate a mettere in guardia i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie in casi di non conformità agli obblighi di cui al paragrafo 1.

11. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza usano le informazioni raccolte dall'Agenzia durante la valutazione del fascicolo di cui all'articolo 10, paragrafo 5, lettera a), ai fini della supervisione di un'impresa ferroviaria dopo il rilascio del suo certificato di sicurezza unico. Esse usano le informazioni raccolte durante la procedura di autorizzazione di sicurezza a norma dell'articolo 12 ai fini della supervisione del gestore dell'infrastruttura.

12. Ai fini del rinnovo dei certificati di sicurezza unico l'Agenzia o le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza usano, nel caso di certificati di sicurezza rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 8, le informazioni raccolte durante le attività di supervisione. Ai fini del rinnovo delle autorizzazioni di sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza usa altresì le informazioni raccolte durante le sue attività di supervisione.

13. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza adottano le disposizioni necessarie per coordinare e garantire lo scambio di tutte le informazioni di cui ai paragrafi 10, 11 e 12.

#### Articolo 18

##### Principi che regolano le decisioni

1. L'Agenzia, nell'esaminare le domande di un certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, e le autorità nazionali preposte alla sicurezza svolgono i propri compiti in modo aperto, non discriminatorio e trasparente. In particolare, esse acquisiscono il parere di tutte le parti interessate e motivano le proprie decisioni.

Rispondono prontamente a domande e richieste e comunicano le proprie richieste di informazioni senza indugio e adottano tutte le proprie decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura da parte del richiedente di tutte le informazioni pertinenti. Allorquando svolgono i compiti di cui all'articolo 16, possono chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

Nell'elaborare il quadro normativo nazionale, le autorità nazionali preposte alla sicurezza consultano tutti gli attori e le parti interessate, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti e i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.

2. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza hanno la facoltà di condurre le ispezioni, gli audit e le indagini necessari per l'assolvimento dei propri compiti e possono accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie nonché, se necessario, degli attori di cui all'articolo 4. L'Agenzia gode degli stessi diritti con riguardo alle imprese ferroviarie quando assolve i propri compiti di certificazione di sicurezza a norma dell'articolo 10, paragrafo 5.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le decisioni delle autorità nazionali preposte alla sicurezza siano soggette a sindacato giurisdizionale.

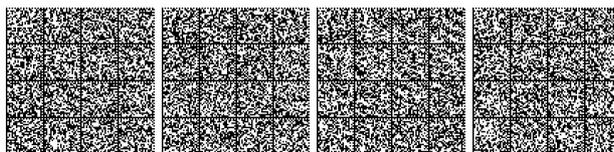
4. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza procedono a un attivo scambio di opinioni e di esperienze, in particolare, nell'ambito della rete istituita dall'Agenzia al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione.

#### Articolo 19

##### Relazione annuale

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza pubblicano una relazione annuale sulle loro attività svolte nell'anno precedente e la trasmettono all'Agenzia entro il 30 settembre. La relazione contiene informazioni circa:

- a) l'evoluzione della sicurezza ferroviaria, compresa una sintesi a livello nazionale dei CSI e a norma dell'articolo 5, paragrafo 1;
- b) le modifiche sostanziali apportate alla legislazione e alla regolamentazione in materia di sicurezza ferroviaria;
- c) l'evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
- d) i risultati e l'esperienza acquisita in relazione alla supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit;
- e) le deroghe decise a norma dell'articolo 15; e
- f) l'esperienza acquisita dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura nell'applicare i pertinenti CSM.



## CAPO V

## INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

## Articolo 20

**Obbligo di indagine**

1. Gli Stati membri provvedono affinché, dopo incidenti gravi nel sistema ferroviario dell'Unione, sia svolta un'indagine dall'organismo investigativo di cui all'articolo 22. L'obiettivo dell'indagine è quello di migliorare, se possibile, la sicurezza ferroviaria e la prevenzione di incidenti.

2. L'organismo investigativo di cui all'articolo 22 può altresì indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in condizioni leggermente diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti di interoperabilità del sistema ferroviario europeo.

L'organismo investigativo può decidere se indagare o meno in merito a un siffatto incidente o inconveniente. Nel prendere la sua decisione esso tiene conto dei seguenti elementi:

- a) la gravità dell'incidente o inconveniente;
  - b) se esso fa parte di una serie di incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;
  - c) l'impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria; e
  - d) le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza o degli Stati membri.
3. La portata delle indagini e le procedure da seguire nello svolgimento delle stesse, sono stabilite dall'organismo investigativo, tenendo conto degli articoli 21 e 23 e in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.
4. L'indagine non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

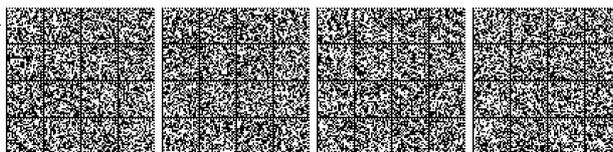
## Articolo 21

**Status dell'indagine**

1. Gli Stati membri definiscono, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici, lo status giuridico dell'indagine che consenta agli investigatori incaricati di svolgere il loro compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile.

2. Conformemente alla legislazione nazionale, gli Stati membri garantiscono la piena collaborazione delle autorità responsabili delle inchieste giudiziarie e provvedono affinché gli investigatori possano quanto prima accedere alle informazioni e alle prove pertinenti per l'indagine. In particolare è consentito loro di:

- a) accedere immediatamente al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;
  - b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;
  - c) acquisire e utilizzare senza limitazioni il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;
  - d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;
  - e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;
  - f) interrogare il personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente e altri testimoni; e
  - g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dei soggetti responsabili della manutenzione e dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessati.
3. L'Agenzia coopera con l'organismo investigativo allorché l'indagine interessa veicoli autorizzati dall'Agenzia o da imprese ferroviarie certificate dall'Agenzia. Appena possibile presenta tutte le informazioni e le registrazioni richieste all'organismo investigativo e fornisce spiegazioni ove richiesto.
4. L'indagine è condotta in modo indipendente rispetto a ogni eventuale inchiesta giudiziaria.



## Articolo 22

**Organismo investigativo**

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 20 siano svolte da un organismo permanente, che comprende almeno un investigatore in grado di assolvere la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente o di inconveniente. Per quanto attiene all'organizzazione, alla struttura giuridica e alle prassi decisionali tale organismo è indipendente da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria, organismo preposto alla determinazione dei diritti, organismo preposto alla ripartizione delle capacità e organismo di valutazione della conformità, nonché da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i compiti assegnati all'organismo investigativo. È altresì indipendente funzionalmente dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza, dall'Agenzia e da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie.

2. L'organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia rispetto alle altre entità di cui al paragrafo 1 e ottiene a tal fine sufficienti risorse. Gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie.

3. Gli Stati membri dispongono che le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e, se del caso, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza abbiano l'obbligo di notificare immediatamente all'organismo investigativo gli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 20, fornendo tutte le informazioni disponibili. Se del caso, tale notifica deve essere aggiornata non appena diventino disponibili le informazioni mancanti.

L'organismo investigativo decide, senza indugio e in ogni caso entro due mesi dal ricevimento della notifica concernente l'incidente o l'inconveniente, se avviare l'indagine.

4. Oltre ai compiti assegnatigli dalla presente direttiva, l'organismo investigativo può indagare su eventi diversi dagli incidenti e inconvenienti ferroviari, purché tali altre indagini non compromettano la sua indipendenza.

5. L'organismo investigativo può chiedere, se necessario e purché non ne sia compromessa l'indipendenza di cui al paragrafo 1, l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'Agenzia per consulenza o ispezioni tecniche, analisi o valutazioni.

6. Gli Stati membri possono affidare all'organismo investigativo il compito di indagare su incidenti e inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 20.

7. Gli organismi investigativi promuovono un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di sviluppare metodi investigativi comuni, elaborare principi comuni di sorveglianza dell'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e di adeguamento al progresso tecnico e scientifico.

Fatto salvo il paragrafo 1, l'Agenzia sostiene gli organismi investigativi nello svolgimento di questo compito a norma dell'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.

Gli organismi investigativi, con il sostegno dell'Agenzia a norma dell'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, istituiscono un programma di valutazione *inter pares* a cui tutti gli organismi investigativi sono incoraggiati a partecipare in modo da monitorarne l'efficacia e l'indipendenza. Gli organismi investigativi con il sostegno del segretariato di cui all'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, pubblicano:

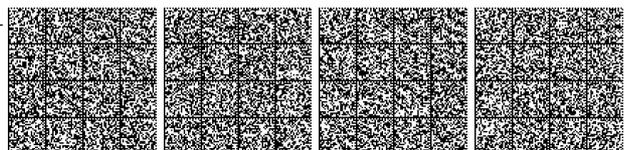
- a) il programma comune di valutazione *inter pares* e i criteri di revisione; e
- b) una relazione annuale sul programma, in cui siano messi in evidenza i punti di forza individuati e le proposte di miglioramento.

Le relazioni sulla valutazione *inter pares* sono fornite a tutti gli organismi investigativi e all'Agenzia. Tali relazioni sono pubblicate su base volontaria.

## Articolo 23

**Procedura d'indagine**

1. Un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 20 è oggetto di indagine da parte dell'organismo investigativo dello Stato membro in cui si è verificato. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato o qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati membri, gli organismi investigativi competenti decidono di comune accordo quale di essi svolge l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione tra loro. Nel primo caso, l'altro organismo investigativo è autorizzato a partecipare all'indagine e ad avere accesso a tutti i risultati.



Gli organismi investigativi di altri Stati membri sono, se del caso, invitati a partecipare a un'indagine ogniqualvolta:

- a) sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita e ha ottenuto una licenza di esercizio in uno di questi Stati membri, o
- b) sia implicato nell'incidente o nell'inconveniente un veicolo registrato o mantenuto in uno di questi Stati membri.

Gli organismi investigativi di Stati membri invitati sono dotati dei poteri necessari che consentono loro, se richiesto, di assistere alla raccolta delle prove per un organismo investigativo di un altro Stato membro.

Agli organismi investigativi di Stati membri invitati è dato accesso alle informazioni e alle prove necessarie che consentono loro di partecipare effettivamente all'indagine nel debito rispetto della legislazione nazionale sui procedimenti giudiziari.

Il presente paragrafo non osta a che gli Stati membri convengano che in altre circostanze gli organismi pertinenti svolgano le indagini in cooperazione con altri.

2. Per ciascun incidente o inconveniente l'organismo responsabile dell'indagine predispone i mezzi necessari, comprese le risorse operative e tecniche necessarie per lo svolgimento dell'indagine. Si può ricorrere a risorse operative o tecniche all'interno o all'esterno dell'organismo, a seconda del carattere dell'inconveniente o dell'incidente su cui indagare.

3. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti devono poter fornire le informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d'indagine. L'organismo investigativo tiene conto altresì delle ragionevoli esigenze delle vittime e dei loro parenti e li tiene informati dei progressi compiuti nell'indagine.

4. L'organismo investigativo conclude i suoi esami sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla e aprirla al più presto ai servizi di trasporto ferroviario.

#### Articolo 24

#### Relazioni

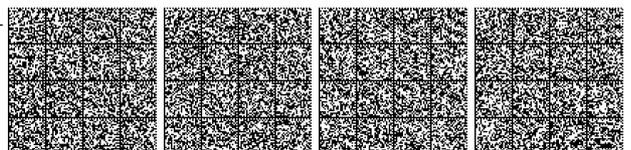
1. L'indagine su un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 20 è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine a norma dell'articolo 20, paragrafo 1, e contiene, se del caso, raccomandazioni in materia di sicurezza.

2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e di norma entro 12 mesi dalla data dell'evento. Se la relazione finale non può essere pubblicata entro 12 mesi, l'organismo investigativo pubblica una dichiarazione intermedia almeno a ogni anniversario dell'incidente, specificando i progressi dell'indagine e le eventuali questioni di sicurezza emerse. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate di cui all'articolo 23, paragrafo 3, e agli organismi e alle parti interessate negli altri Stati membri.

Tenendo conto dell'esperienza acquisita dagli organismi investigativi, la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il formato da seguire il più strettamente possibile nelle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti. Tale formato comprende i seguenti elementi:

- a) una descrizione dell'evento e il suo contesto;
- b) il resoconto di indagini e inchieste, anche per quanto riguarda il sistema di gestione della sicurezza, le norme e i regolamenti applicati, il funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici, l'organizzazione della manodopera, la documentazione del sistema operativo e gli eventi precedenti di carattere analogo;
- c) l'analisi e le conclusioni relative alle cause dell'evento, comprese le concause riferibili:
  - i) alle azioni delle persone coinvolte;
  - ii) alle condizioni del materiale rotabile o degli impianti tecnici;
  - iii) alle competenze, procedure e manutenzione;
  - iv) alle condizioni del quadro normativo; e
  - v) all'applicazione del sistema di gestione della sicurezza.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3.



3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisce sulle indagini svolte nell'anno precedente, sulle raccomandazioni in materia di sicurezza formulate e sulle azioni intraprese in seguito alle raccomandazioni formulate in precedenza.

#### Articolo 25

##### Informazioni da trasmettere all'Agenzia

1. Entro sette giorni dalla decisione di aprire un'indagine l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.
2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia una copia della relazione finale di cui all'articolo 24, paragrafo 2, e della relazione annuale di cui all'articolo 24, paragrafo 3.

#### Articolo 26

##### Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate da un organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente.
2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'autorità nazionale preposta alla sicurezza e, se il loro carattere lo richiede, all'Agenzia, ad altri organismi o autorità dello Stato membro interessato o ad altri Stati membri. Gli Stati membri, le rispettive autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia adottano, nell'ambito delle rispettive competenze, le misure necessarie per garantire che si tenga debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dagli organismi investigativi e che, ove opportuno, esse si traducano in misure concrete.
3. L'Agenzia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza e le altre autorità od organismi o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni comunicano all'organismo investigativo periodicamente le misure adottate o previste in rapporto a una data raccomandazione.

#### CAPO VI

##### DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

#### Articolo 27

##### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 6, paragrafo 6 e all'articolo 7, paragrafo 6, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 15 giugno 2016. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e consulti esperti, compresi gli esperti degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.
4. La delega di potere di cui all'articolo 6, paragrafo 6, e all'articolo 7, paragrafo 6, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 6, e dell'articolo 7, paragrafo 6, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.



*Articolo 28***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 29***Relazioni ed altre azioni dell'Unione**

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 16 giugno 2021 e successivamente ogni cinque anni, una relazione sull'attuazione della presente direttiva, in particolare, ai fini del monitoraggio dell'efficacia delle misure relative al rilascio dei certificati di sicurezza unici.

La relazione è corredata, se del caso, di proposte relative a nuove azioni dell'Unione.

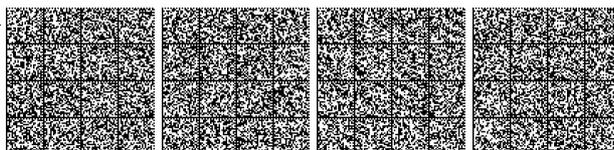
2. L'Agenzia valuta l'evoluzione della cultura della sicurezza, compresa la segnalazione di eventi. Entro il 16 giugno 2024, l'Agenzia presenta alla Commissione una relazione contenente, se del caso, i miglioramenti da apportare al sistema. La Commissione, sulla base di tali raccomandazioni, prende le misure appropriate e, se necessario, propone modifiche della presente direttiva.
3. Entro il 16 dicembre 2017, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alle azioni intraprese al fine di conseguire i seguenti obiettivi:
  - a) l'obbligo per i fabbricanti di contrassegnare con un codice di identificazione i componenti critici per la sicurezza che circolano sulle reti ferroviarie europee, con la garanzia che il codice di identificazione indichi chiaramente il componente, il nome del fabbricante e i dati di produzione significativi;
  - b) la completa tracciabilità di detti componenti critici per la sicurezza, la tracciabilità delle relative attività di manutenzione e l'identificazione della relativa vita operativa; nonché
  - c) l'individuazione di principi comuni obbligatori per la manutenzione di detti componenti.

*Articolo 30***Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono le norme in materia di sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per la loro attuazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, non discriminatorie e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative norme alla Commissione entro la data di cui all'articolo 33, paragrafo 1, e provvedono poi a notificare immediatamente le eventuali modifiche successive.

*Articolo 31***Disposizioni transitorie**

1. L'allegato V della direttiva 2004/49/CE si applica fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 24, paragrafo 2, della presente direttiva.
2. Fatto salvo il paragrafo 3 del presente articolo, le imprese ferroviarie che necessitano di essere certificate tra il 15 giugno 2016 e il 16 giugno 2019, sono soggette alla direttiva 2004/49/CE. Tali certificati di sicurezza sono validi fino alla data di scadenza.



3. Al più tardi a partire dal 16 giugno 2019 l'Agenzia svolge i compiti di certificazione ai sensi dell'articolo 10 relativamente alle aree di esercizio negli Stati membri che non hanno effettuato la notifica all'Agenzia e alla Commissione in conformità dell'articolo 33, paragrafo 2. In deroga all'articolo 10, le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri che hanno effettuato la notifica all'Agenzia e alla Commissione ai sensi dell'articolo 33, paragrafo 2, possono continuare a rilasciare certificati conformemente alla direttiva 2004/49/CE fino a 16 giugno 2020.

#### Articolo 32

##### **Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia**

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, a norma dell'articolo 13 del regolamento (UE) 2016/796, ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Allorché l'Unione adotta atti giuridici ai sensi della presente direttiva le raccomandazioni e i pareri in questione possono essere presi in considerazione.

#### Articolo 33

##### **Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli 2, 3, 4, agli articoli da 8 a 11, all'articolo 12, paragrafo 5, all'articolo 15, paragrafo 3, agli articoli da 16 a 19, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafi 3 e 7, all'articolo 23, paragrafo 3, all'articolo 24, paragrafo 2, all'articolo 26, paragrafo 3, e agli allegati II e III entro il 16 giugno 2019. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

2. Gli Stati membri possono prorogare il periodo di recepimento di cui al paragrafo 1 per un periodo supplementare di un anno. A tal fine, entro il 16 dicembre 2018, gli Stati membri che nel corso del periodo transitorio di cui al paragrafo 1 non hanno messo in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative lo notificano all'Agenzia e alla Commissione e forniscono una motivazione per tale proroga.

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

4. Gli obblighi di recepimento e attuazione della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno dei rispettivi territori.

Tuttavia, non appena un organismo pubblico o privato presenta una domanda ufficiale per la costruzione di una linea ferroviaria in vista del suo esercizio da parte di una o più imprese ferroviarie, lo Stato membro interessato adotta le misure atte ad applicare la presente direttiva entro un anno dalla ricezione della domanda.

#### Articolo 34

##### **Abrogazione**

La direttiva 2004/49/CE, modificata dalle direttive elencate nell'allegato IV, parte A, è abrogata a decorrere da 16 giugno 2020, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato IV, parte B.

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

#### Articolo 35

##### **Entrata in vigore**

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



## Articolo 36

**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, l'11 maggio 2016

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*  
M. SCHULZ

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*  
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

## ALLEGATO I

**INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA (COMMON SAFETY INDICATORS — CSI)**

Gli indicatori comuni di sicurezza (CSI) sono comunicati ogni anno dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza.

Qualora emergano nuovi fatti o errori successivamente all'invio della relazione, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza provvede a modificare o correggere gli indicatori relativi all'anno in oggetto alla prima occasione utile e al più tardi nella relazione annuale successiva.

Le definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti sono riportate in appendice.

**1. Indicatori relativi a incidenti**

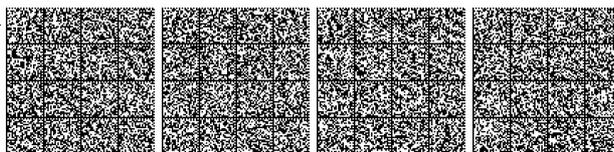
1.1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti gravi e suddivisione in base alle seguenti tipologie:

- collisione di treno con veicolo ferroviario,
- collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari,
- deragliamento di treno,
- incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, e un'ulteriore ripartizione per i cinque tipi di passaggio a livello di cui al punto 6.2,
- incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi,
- incendio a bordo del materiale rotabile,
- altro.

Ogni incidente significativo viene comunicato con riferimento al tipo di incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano più gravi (ad esempio, un deragliamento seguito da un incendio).

1.2. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di persone gravemente ferite e decedute per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:

- passeggero (anche in relazione al numero totale di passeggeri-chilometri e di passeggeri per chilometro-treno),
- dipendente o impresa appaltatrice,
- utilizzatore del passaggio a livello,
- persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria,
- altra persona sul marciapiede,
- altra persona che non si trova sul marciapiede.



**2. Indicatori relativi alle merci pericolose**

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti che coinvolgono il trasporto di merci pericolose per ferrovia, suddiviso in base alle seguenti categorie:

- incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose, come definito in appendice,
- numero di detti incidenti nei quali vengono rilasciate merci pericolose.

**3. Indicatori relativi ai suicidi**

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di suicidi e tentati suicidi.

**4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti**

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di precursori di incidenti e suddivisione in base alle seguenti tipologie di precursore:

- rotaia rotta,
- deformazione del binario e altro disallineamento del binario,
- guasto all'apparato di segnalamento laterale,
- superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto,
- superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto,
- ruota rotta su materiale rotabile in servizio,
- assile rotto su materiale rotabile in servizio.

Devono essere comunicati tutti i precursori, sia quelli che hanno dato luogo a incidenti, sia quelli senza conseguenze. (Un precursore che ha causato un incidente significativo viene segnalato anche tra gli indicatori relativi ai precursori; un precursore che non ha causato un incidente significativo viene segnalato solo tra gli indicatori relativi ai precursori).

**5. Indicatori per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti**

Costo totale e relativo (per chilometro-treno) in euro:

- numero di decessi e lesioni gravi moltiplicato per il valore della prevenzione delle vittime (VPC, Value of Preventing a Casualty),
- costo dei danni all'ambiente,
- costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura,
- costo dei ritardi conseguenti agli incidenti.

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza comunicano l'impatto economico degli incidenti significativi.

Il VPC è il valore attribuito dalla società alla prevenzione degli incidenti mortali e, in quanto tale, non costituisce un riferimento per il risarcimento delle parti coinvolte in incidenti.

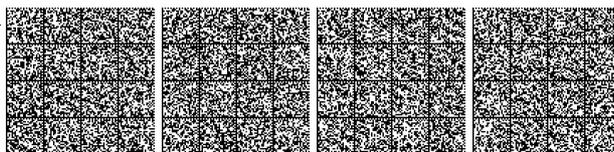
**6. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione**

6.1. Percentuale di binari dotati di sistemi di protezione dei treni (Train Protection Systems — TPS) in funzione e percentuale di chilometri-treno che utilizzano sistemi di protezione dei treni a bordo, se tali sistemi prevedono:

- allarme,
- allarme e arresto automatico,
- allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità,
- allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità.

6.2. Numero di passaggi a livello (totale, per chilometro di linea e per chilometro di binari) dei seguenti cinque tipi:

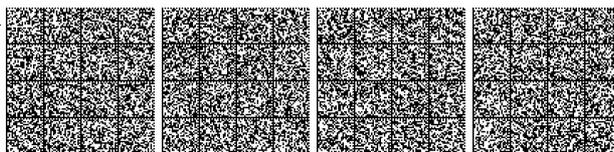
- a) passaggio a livello con misure di sicurezza passiva,
- b) passaggio a livello con misure di sicurezza attiva:
  - i) manuale,
  - ii) allarme automatico lato utente,
  - iii) protezione automatica lato utente,
  - iv) protezione lato rotaia.



## Appendice

**Definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza (CSI) e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti****1. Indicatori relativi a incidenti**

- 1.1. 'Incidente significativo', qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi;
- 1.2. 'danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente', danni quantificabili in 150 000 EUR o più;
- 1.3. 'interruzione prolungata del traffico': i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per 6 ore o più;
- 1.4. 'treno', uno o più veicoli ferroviari trainati da una o più locomotive o automotrici, oppure un'automotrice che viaggia da sola, che circolano identificati da un numero specifico o da una designazione specifica, da un punto d'origine fissato a un punto di destinazione fissato, inclusa una locomotiva isolata, ossia una locomotiva che viaggia da sola;
- 1.5. 'collisione di treno con veicolo ferroviario', una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile di manovra;
- 1.6. 'collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari', una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore che attraversa i binari), compresa la collisione con la linea aerea di contatto;
- 1.7. 'deragliamenti di treno', tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari;
- 1.8. 'incidente al passaggio a livello', qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore durante l'attraversamento dei binari;
- 1.9. 'incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento', gli incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli;
- 1.10. 'incendio a bordo del materiale rotabile', incendio o esplosione che si verifica in un veicolo ferroviario (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri;
- 1.11. 'altro (incidente)', qualsiasi incidente diverso da una collisione del treno con un veicolo ferroviario, da una collisione del treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, da un deragliamenti del treno, da un incidente al passaggio a livello, da un incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento o da un incendio a bordo del materiale rotabile;
- 1.12. 'passeggero', qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia, compresi i passeggeri che tentano di salire o scendere da un treno in movimento, solo ai fini delle statistiche di incidente;
- 1.13. 'dipendente o impresa appaltatrice', qualsiasi soggetto la cui attività lavorativa sia collegata con una ferrovia e si trovi in servizio al momento dell'incidente, incluso il personale delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti, l'equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture;
- 1.14. 'utilizzatore del passaggio a livello', chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con qualsiasi mezzo di trasporto o a piedi;
- 1.15. 'persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria', qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari, quando tale presenza è vietata, ad eccezione dell'utilizzatore dei passaggi a livello;
- 1.16. 'altra persona sul marciapiede', qualsiasi persona presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie 'passeggero', 'dipendente o impresa appaltatrice', 'utilizzatore del passaggio a livello', 'altra persona che non si trova sul marciapiede' o 'persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria';



- 1.17. 'altra persona che non si trova sul marciapiede', qualsiasi persona che non si trova sul marciapiede e che non rientra nelle categorie 'passeggero', 'dipendente o impresa appaltatrice', 'utilizzatore del passaggio a livello', 'altra persona sul marciapiede' o 'persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria';
- 1.18. 'decesso (persona deceduta)', qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro 30 giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi;
- 1.19. 'lesione grave (persona gravemente ferita)', qualsiasi ferito ricoverato in ospedale per più di 24 ore a seguito di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio.

## 2. Indicatori relativi alle merci pericolose

- 2.1. 'Incidente riguardante il trasporto di merci pericolose', qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID <sup>(1)</sup>/ADR, punto 1.8.5;
- 2.2. 'merci pericolose', le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato soltanto alle condizioni ivi prescritte.

## 3. Indicatori relativi ai suicidi

- 3.1. 'Suicidio', un atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall'autorità nazionale competente;
- 3.2. 'tentato suicidio', un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni.

## 4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti

- 4.1. 'Rotaia rotta', qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi o qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;
- 4.2. 'deformazione del binario o altro disallineamento del binario', qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita;
- 4.3. 'guasto all'apparato di segnalamento laterale', qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalamento (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste;
- 4.4. 'superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto', i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto;
- 4.5. 'superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto', i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato ma senza superare il punto protetto.

Per 'movimento non autorizzato', di cui ai punti 4.4 e 4.5, si intende il superamento:

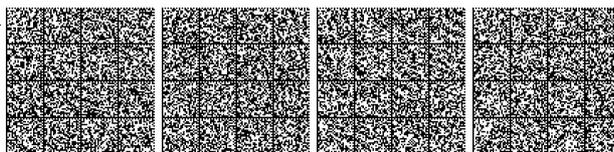
- di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi, quando non è in funzione un sistema di protezione del treno (Train Protection System — TPS),
- della fine di un'autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema di protezione del treno,
- di un punto comunicato mediante autorizzazione orale o scritta previsto nei regolamenti,
- di pannelli di arresto (sono esclusi i respingenti fissi) o segnali manuali.

È escluso il caso in cui un veicolo senza unità di trazione agganciata o un treno senza macchinista non rispetta un segnale disposto a via impedita. È escluso il caso in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non è disposto a via impedita in tempo per consentire al macchinista di arrestare il treno prima del segnale.

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono notificare separatamente i quattro indici di movimento non autorizzato di cui ai trattini del presente punto e trasmettono almeno un indicatore aggregato contenente dati su tutte quattro le voci.

- 4.6. 'ruota rotta su materiale rotabile in servizio', una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione);

<sup>(1)</sup> RID, regolamento riguardante il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia adottato ai sensi della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).



- 4.7. 'assile rotto su materiale rotabile in servizio', una rottura che interessa l'assale, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione).

## 5. Metodologie comuni per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti

- 5.1. Il valore della prevenzione di vittime di incidenti (Value of Preventing a Casualty, VPC) è composto dai seguenti elementi:

- 1) valore intrinseco della sicurezza: valori della 'disponibilità a pagare' (Willingness To Pay, WTP) basati su studi delle preferenze dichiarate realizzati negli Stati membri nei quali sono applicati;
- 2) costi economici diretti e indiretti: costi stimati nello Stato membro, costituiti dalle seguenti voci:
  - spese mediche e di riabilitazione,
  - spese legali e processuali, spese di polizia, indagini private relative agli incidenti, servizi di pronto intervento e costi amministrativi connessi all'assicurazione,
  - perdite di produzione: valore per la società dei beni e servizi che la persona in questione avrebbe potuto produrre se l'incidente non si fosse verificato.

Nel calcolare i costi degli incidenti mortali, i decessi e le lesioni gravi devono essere considerati separatamente (VPC diversi per decesso e lesione grave).

- 5.2. Principi comuni per calcolare il valore intrinseco della sicurezza e/o i costi economici diretti e/o indiretti.

Per quanto riguarda il valore intrinseco della sicurezza, la determinazione dell'adeguatezza delle stime disponibili si basa sulle considerazioni seguenti:

- le stime riguardano un sistema di valutazione della riduzione del rischio di mortalità nel settore dei trasporti e seguono un approccio basato sull'elemento 'disponibilità a pagare' (Willingness To Pay, WTP) secondo i metodi delle preferenze dichiarate,
- il campione di intervistati utilizzato per i valori è rappresentativo della popolazione interessata. In particolare, il campione deve rispecchiare la distribuzione di età e di reddito così come altre pertinenti caratteristiche socioeconomiche e/o demografiche della popolazione,
- metodo per ottenere i valori WTP: lo studio è concepito in modo tale che le domande siano chiare e rilevanti per gli intervistati.

I costi economici diretti e indiretti sono calcolati in base ai costi reali sostenuti dalla società.

## 5.3. Definizioni

- 5.3.1. 'Costo dei danni causati all'ambiente', i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura, valutati sulla base della loro esperienza, per riportare l'area danneggiata allo stato in cui si trovava prima dell'incidente ferroviario;

- 5.3.2. 'costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura', il costo della fornitura del nuovo materiale rotabile o della nuova infrastruttura con funzionalità e parametri tecnici identici a quelli danneggiati in modo irreparabile, e il costo del ripristino del materiale rotabile o dell'infrastruttura riparabile allo stato originario prima dell'incidente, che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono stimare in base alla propria esperienza, compresi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilità dei veicoli danneggiati;

- 5.3.3. 'costo dei ritardi a seguito di un incidente', il valore monetario dei ritardi subiti dagli utenti del trasporto ferroviario (passeggeri e clienti del comparto merci) a seguito di incidenti, calcolato in base al modello seguente:

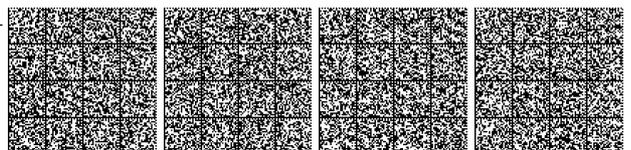
VT = valore monetario del risparmio dei tempi di percorrenza

Valore del tempo per un passeggero di un treno (per un'ora)

$$VT_p = [VT \text{ dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] + [VT \text{ dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}]$$

VT<sub>p</sub> è misurato in euro per passeggero e per ora

'passeggero che viaggia per lavoro', un passeggero che viaggia in relazione alle proprie attività professionali, esclusi i pendolari.



Valore del tempo per un treno merci (per un'ora)

$$VT_f = [VT \text{ dei treni merci}] * [(tonnellate-km)/(treno-km)]$$

VT<sub>f</sub> è misurato in euro per tonnellata di merci e per ora

Media delle tonnellate di merci trasportate per treno in un anno (tonnellate/km)/(treno/km)

CM = costo di 1 minuto di ritardo di un treno

Treno passeggeri

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(passeggeri-km)/(treno-km)]$$

Media del numero di passeggeri per treno in un anno = (passeggeri/km)/(treno/km)

Treno merci

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

I fattori K1 e K2 sono compresi fra il valore del tempo e quello del ritardo, come stimati negli studi delle preferenze dichiarate, per tenere conto del fatto che la perdita di tempo dovuta ai ritardi è percepita in modo molto più negativo del normale tempo di percorrenza.

Costo dei ritardi a seguito di un incidente = CM<sub>p</sub> \* (minuti di ritardo dei treni passeggeri) + CM<sub>f</sub> \* (minuti di ritardo dei treni merci)

Ambito di applicazione del modello

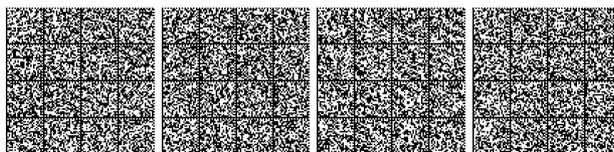
Per gli incidenti significativi il costo dei ritardi deve essere calcolato come segue:

- ritardi reali registrati sulle linee ferroviarie dove sono avvenuti gli incidenti misurati alla stazione terminale,
- ritardi reali o, qualora ciò non fosse possibile, ritardi stimati sulle altre linee interessate.

## 6. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione

- 6.1. 'Sistema di protezione del treno', un sistema che contribuisce a far rispettare i segnali e i limiti di velocità.
- 6.2. 'Sistemi di bordo', sistemi che aiutano il macchinista a osservare il segnalamento lungo la linea e il segnalamento in cabina di condotta, garantendo in tal modo una protezione dei punti protetti e il rispetto dei limiti di velocità. I sistemi di protezione del treno di bordo sono descritti come segue:
  - a) allarme, che garantisce un allarme automatico al macchinista;
  - b) allarme e arresto automatico, che garantiscono un allarme automatico al macchinista e l'arresto automatico al superamento di un segnale di disposto a via impedita;
  - c) allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità, che garantiscono una protezione dei punti protetti, in cui 'controllo discreto della velocità' indica il controllo della velocità in determinati punti (limitatori di velocità) in prossimità di un segnale;
  - d) allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità, che garantiscono la protezione dei punti protetti e il controllo continuo dei limiti di velocità della linea, in cui 'controllo continuo della velocità' significa indicazione continua e rispetto della velocità massima consentita su tutte le sezioni della linea.

La tipologia d) è considerata un sistema di protezione automatica del treno (Automatic Train Protection — ATP).
- 6.3. 'Passaggio a livello', qualsiasi intersezione a livello tra una strada o un passaggio e una ferrovia, riconosciuta dal gestore dell'infrastruttura e aperta a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi sui binari riservati al personale.
- 6.4. 'Strada', ai fini delle statistiche sugli incidenti ferroviari, qualsiasi strada, via o autostrada, pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili.
- 6.5. 'Passaggio', qualsiasi percorso, diverso da una strada, adibito al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari.
- 6.6. 'Passaggio a livello passivo', un passaggio a livello privo di qualsiasi forma di sistema di allarme o protezione che si attiva quando per l'utente è pericoloso attraversare il passaggio.



6.7. 'Passaggio a livello attivo', un passaggio a livello in cui all'arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l'attivazione di dispositivi quando è pericoloso attraversare il passaggio.

— La protezione mediante l'uso di dispositivi fisici comprende:

- barriere complete o semibarriere,
- cancelli.

— Allarme mediante l'uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello:

- dispositivi visibili: luci,
- dispositivi acustici: campane, trombe, claxon ecc.

I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:

- a) manuale: un passaggio a livello in cui la protezione o l'allarme lato utente sono attivati manualmente da un dipendente delle ferrovie;
- b) automatico con allarme lato utente: un passaggio a livello in cui l'allarme lato utente è attivato dall'approssimarsi del treno;
- c) automatico con protezione lato utente: un passaggio a livello in cui la protezione lato utente è attivata dall'approssimarsi del treno. Ciò comprende un passaggio a livello dotato sia di protezione che di allarme lato utente;
- d) protetto lato ferrovia: un passaggio a livello in cui un segnale o un altro sistema di protezione del treno autorizza un treno a procedere se il passaggio a livello è completamente protetto lato utente ed è libero da ostacoli.

## 7. Definizioni delle basi di calcolo

- 7.1. 'Treno-km', unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile viene utilizzata la distanza effettivamente percorsa; in caso contrario si utilizza la distanza di rete standard tra il punto d'origine e il punto di destinazione. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.
- 7.2. 'Passeggeri-km', unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.
- 7.3. 'Km di linea', la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria negli Stati membri il cui ambito di applicazione è stabilito all'articolo 2. Per le linee ferroviarie a più binari va presa in considerazione solo la distanza fra il punto di origine e il punto di destinazione.
- 7.4. 'Km di binario', la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria negli Stati membri il cui ambito di applicazione è stabilito all'articolo 2. Va preso in considerazione ogni binario di una linea ferroviaria a più binari.

---

## ALLEGATO II

### NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

Le norme nazionali di sicurezza notificate a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), comprendono:

- 1) norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale;
- 2) norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;
- 3) norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;
- 4) norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;
- 5) norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché non siano ancora oggetto di una STI;
- 6) norme relative alle indagini su incidenti e inconvenienti.



## ALLEGATO III

**REQUISITI E CRITERI DI VALUTAZIONE PER LE ORGANIZZAZIONI CHE CHIEDONO UN CERTIFICATO SRM O UN CERTIFICATO RELATIVO A FUNZIONI DI MANUTENZIONE ESTERNALIZZATE DA UN SOGGETTO RESPONSABILE DELLA MANUTENZIONE**

La direzione dell'organizzazione deve essere documentata in tutte le sue parti pertinenti e descrivere in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione e con subappaltatori. Indica come la direzione garantisca un controllo a tutti i livelli, come sia garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei relativi rappresentanti e in che modo sia garantito il miglioramento costante.

I requisiti di base seguenti si applicano alle quattro funzioni di un soggetto responsabile della manutenzione (ECM) che devono essere coperte dall'organizzazione stessa o mediante disposizioni contrattuali:

1. Leadership — impegno allo sviluppo e all'attuazione del sistema di manutenzione dell'organizzazione e al continuo miglioramento della sua efficacia;
2. Valutazione del rischio — un'impostazione strutturata intesa a valutare i rischi associati alla manutenzione di veicoli, inclusi quelli derivanti direttamente dai processi operativi e dalle attività di altre organizzazioni o persone, nonché a individuare le appropriate misure di controllo del rischio;
3. Monitoraggio — un'impostazione strutturata intesa a garantire che siano state adottate misure di controllo del rischio, che funzionino correttamente e che consentano di raggiungere gli obiettivi dell'organizzazione;
4. Miglioramento continuo — un'impostazione strutturata intesa a analizzare le informazioni raccolte attraverso periodico monitoraggio, audit o altre fonti pertinenti e utilizzare i risultati per acquisire conoscenze e adottare misure preventive o correttive al fine di mantenere o migliorare il livello di sicurezza;
5. Struttura e responsabilità — un'impostazione strutturata intesa a definire le responsabilità di individui e gruppi di esperti per garantire la realizzazione degli obiettivi dell'organizzazione in materia di sicurezza;
6. Gestione della competenza — un'impostazione strutturata intesa a garantire che i dipendenti abbiano le competenze necessarie per conseguire gli obiettivi dell'organizzazione in modo sicuro, efficiente ed efficace in tutte le circostanze;
7. Informazioni — un'impostazione strutturata intesa a garantire che le informazioni importanti siano a disposizione di quanti devono esprimere giudizi e prendere decisioni a tutti i livelli dell'organizzazione e garantire la completezza e l'adeguatezza delle informazioni;
8. Documentazione — un'impostazione strutturata intesa a garantire la tracciabilità di tutte le informazioni pertinenti;
9. Attività di imprese appaltatrici — un'impostazione strutturata intesa a garantire che le attività date in subappalto siano gestite in modo appropriato allo scopo di conseguire gli obiettivi dell'organizzazione e tutte le competenze ed i requisiti siano coperti;
10. Attività di manutenzione — un'impostazione strutturata intesa a garantire:
  - che tutte le attività di manutenzione che attengono alla sicurezza e i componenti critici per la sicurezza siano identificati e gestiti in modo corretto e che tutte le necessarie modifiche di tali attività di manutenzione che attengono alla sicurezza siano identificate, adeguatamente gestite sulla base dell'esperienza maturata e dell'applicazione dei metodi di sicurezza comuni per la valutazione dei rischi in conformità dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), e adeguatamente documentate;
  - la conformità ai requisiti essenziali per l'interoperabilità;
  - la realizzazione e il controllo di impianti, attrezzature e strumenti specificamente sviluppati e necessari per effettuare la manutenzione;
  - l'analisi della documentazione iniziale relativa al veicolo per sviluppare il primo dossier di manutenzione e garantirne la corretta esecuzione attraverso l'elaborazione di ordini di manutenzione;
  - che i componenti (incluse le parti di ricambio) e i materiali siano utilizzati come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore; che essi siano immagazzinati, movimentati e trasportati in maniera adeguata come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore e siano conformi alle pertinenti norme nazionali e internazionali nonché ai requisiti dei relativi ordini di manutenzione;



- che impianti, attrezzature e strumenti adeguati e idonei siano determinati, identificati, forniti, registrati e tenuti a disposizione per consentire di effettuare i servizi di manutenzione secondo gli ordini di manutenzione e le altre specifiche applicabili, garantendo lo svolgimento in sicurezza della manutenzione, l'ergonomia e la protezione della salute;
  - che l'organizzazione disponga di processi per garantire che le sue apparecchiature di misurazione nonché tutti gli impianti, le attrezzature e gli strumenti siano correttamente utilizzati, tarati, conservati e mantenuti correttamente in conformità ai processi documentati.
11. Attività di controllo — un'impostazione strutturata intesa a garantire:
- che i veicoli siano rimossi dall'esercizio per la manutenzione programmata, su condizione o correttiva a tempo debito, o ogniqualvolta vengono riscontrati dei difetti o altre necessità;
  - le necessarie misure di controllo della qualità;
  - che i compiti di manutenzione siano eseguiti in conformità agli ordini di manutenzione e sia pubblicato l'avviso di ritorno in esercizio che comprende eventuali restrizioni d'uso;
  - che eventuali casi di non conformità nell'applicazione del sistema di gestione che possano comportare incidenti, inconvenienti, semi incidenti o altri eventi pericolosi siano comunicati, investigati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive in conformità del metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c);
  - audit interni frequenti e processo di monitoraggio conforme al metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c).

## ALLEGATO IV

## PARTE A

**Direttiva abrogata con un elenco di successive modifiche**

(di cui all'articolo 34)

Direttiva 2004/49/CE	(GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)
Direttiva 2008/57/CE	(GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1)
Direttiva 2008/110/CE	(GU L 345 del 23.12.2008, pag. 62)
Direttiva 2009/149/CE della Commissione	(GU L 313 del 28.11.2009, pag. 65)
Errata corrige 2004/49/CE	(GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16)
Direttiva 2014/88/UE della Commissione	(GU L 201 del 10.7.2014, pag. 9)

## PARTE B

**Termini per il recepimento nel diritto nazionale**

(di cui all'articolo 34)

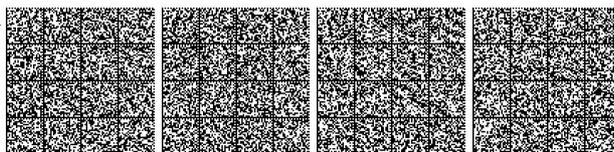
Direttiva	Termine per il recepimento
2004/49/CE	30 aprile 2006
2008/57/CE	19 luglio 2010
2008/110/CE	24 dicembre 2010
Direttiva 2009/149/CE della Commissione	18 giugno 2010
Direttiva 2014/88/UE della Commissione	30 luglio 2015



## ALLEGATO V

## Tavola di concordanza

Direttiva 2004/49/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3	Articolo 3
Articolo 4	Articolo 4
Articolo 5	Articolo 5
Articolo 6	Articolo 6
Articolo 7	Articolo 7
Articolo 8	Articolo 8
Articolo 9	Articolo 9
Articolo 10	Articolo 10
—	Articolo 11
Articolo 11	Articolo 12
Articolo 12	—
Articolo 13	Articolo 13
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafi da 1 a 7	Articolo 14
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 8	Articolo 15
Articolo 15	—
Articolo 16	Articolo 16
—	Articolo 17
Articolo 17	Articolo 18
Articolo 18	Articolo 19
Articolo 19	Articolo 20
Articolo 20	Articolo 21
Articolo 21	Articolo 22
Articolo 22	Articolo 23
Articolo 23	Articolo 24
Articolo 24	Articolo 25
Articolo 25	Articolo 26
Articolo 26	—
—	Articolo 27
Articolo 27	Articolo 28
Articolo 28	—
Articolo 29	—
Articolo 30	—
Articolo 31	Articolo 29
Articolo 32	Articolo 30
—	Articolo 31
—	Articolo 32
Articolo 33	Articolo 33
—	Articolo 34

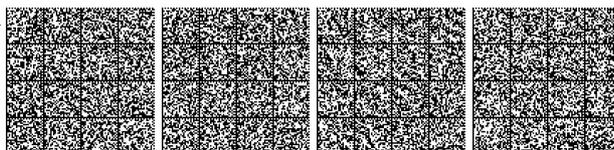


Direttiva 2004/49/CE	Presente direttiva
Articolo 34	Articolo 35
Articolo 35	Articolo 36
Allegato I	Allegato I
Allegato II	Allegato II
Allegato III	—
Allegato IV	—
Allegato V	—
—	Allegato III

#### Dichiarazione della Commissione sui documenti esplicativi

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

17CE2298



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

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

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

**«DIRETTIVA (UE) 2016/797 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
dell'11 maggio 2016  
relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea  
(rifusione)  
(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

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

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

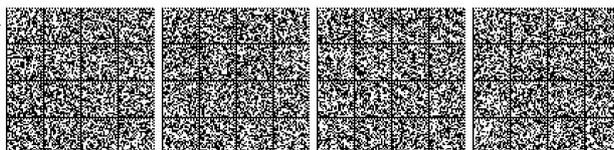
- (1) La direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> ha subito varie e sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla sua rifusione.
- (2) Per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle autorità competenti di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo unico, è opportuno in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti e attuando ogni azione necessaria nell'ambito dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 171 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).
- (3) Il perseguimento dell'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione dovrebbe portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi per la costruzione, il rinnovo, la ristrutturazione e l'esercizio del sistema ferroviario dell'Unione.
- (4) Al fine di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico, ridurre i costi e la durata delle procedure di autorizzazione, e migliorare la sicurezza ferroviaria, è opportuno che le procedure di autorizzazione siano semplificate e armonizzate a livello dell'Unione.
- (5) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a requisiti tecnici locali. Tali sistemi di trasporto pubblico locale non sono di norma soggetti all'obbligo di licenza nell'Unione. Inoltre, i tram e i sistemi di trasporto leggero su rotaia sono spesso soggetti alla legislazione in materia di circolazione stradale a causa dell'infrastruttura condivisa. Per tali ragioni, non è necessario che tali sistemi locali siano interoperabili ed è pertanto opportuno che siano esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri possono tuttavia applicare su base volontaria le disposizioni della presente direttiva ai sistemi di trasporto locali su rotaia, se lo ritengono opportuno.

<sup>(1)</sup> GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

<sup>(2)</sup> GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 10 dicembre 2015 (GU C 57 del 12.2.2016, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 28 aprile 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

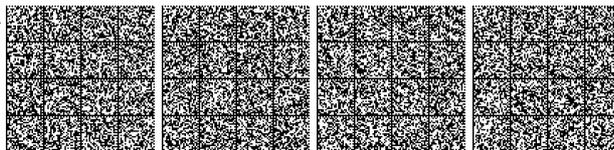
<sup>(4)</sup> Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GUL 191 del 18.7.2008, pag. 1).



- (6) Un tram-treno è un concetto di trasporto pubblico che consente un esercizio combinato sia su un'infrastruttura per il trasporto leggero su rotaia che su un'infrastruttura ferroviaria. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad escludere dall'ambito d'applicazione delle misure che attuano la presente direttiva i veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per permettere di effettuare il transito su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture ferroviarie soltanto a fini di connettività. Quando i tram-treni utilizzano un'infrastruttura ferroviaria, dovrebbe essere garantito il rispetto di tutti i requisiti essenziali, nonché del livello di sicurezza atteso per le linee interessate. Nei casi transfrontalieri le autorità competenti dovrebbero cooperare.
- (7) L'esercizio commerciale di treni lungo la rete ferroviaria richiede, in particolare, una forte compatibilità tra le caratteristiche dell'infrastruttura e quelle dei veicoli, ma anche un'efficace interconnessione dei sistemi di informazione e di comunicazione dei diversi gestori dell'infrastruttura e delle diverse imprese ferroviarie. Da questa compatibilità e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità del servizio e il costo dei servizi e su questa compatibilità e interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.
- (8) È opportuno che il quadro normativo ferroviario a livello dell'Unione e degli Stati membri stabilisca ruoli e responsabilità precisi per garantire il rispetto delle norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie. La presente direttiva non dovrebbe pertanto comportare un livello ridotto di sicurezza o maggiori costi nel sistema ferroviario dell'Unione. A tal fine, è auspicabile che l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ('l'Agenzia') istituita dal regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> e le autorità nazionali preposte alla sicurezza assumano la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilasciano.
- (9) I regolamenti nazionali, le normative interne e le specifiche tecniche applicabili ai sistemi, ai sottosistemi e ai componenti ferroviari presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e stabiliscono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Tale situazione può impedire la circolazione dei treni senza ostacoli su tutto il territorio dell'Unione.
- (10) Le industrie ferroviarie dell'Unione, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, necessitano di un mercato aperto e concorrenziale.
- (11) È opportuno pertanto definire per tutta l'Unione requisiti essenziali relativi all'interoperabilità ferroviaria da applicare al suo sistema ferroviario.
- (12) Lo sviluppo delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) ha evidenziato la necessità di chiarire il rapporto tra i requisiti essenziali e le STI, da un lato, e le norme europee e altri documenti a carattere normativo, dall'altro. In particolare, è opportuno distinguere chiaramente tra le norme o parti di norme che dovrebbero essere rese obbligatorie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva e le 'norme armonizzate' che sono state elaborate in conformità del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>. Ove strettamente necessario, le STI possono fare esplicito riferimento a norme o specifiche europee, che diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile.
- (13) Al fine di aumentare realmente la competitività del settore ferroviario dell'Unione, senza distorcere la concorrenza tra gli attori fondamentali di tale sistema, le STI e le raccomandazioni dell'Agenzia relative a dette STI dovrebbero essere elaborate nel rispetto dei principi di apertura, consenso e trasparenza, come stabilito nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.
- (14) La qualità dei servizi ferroviari dell'Unione dipende, tra l'altro, da un'eccellente compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso più ampio del termine, ovvero le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli (compresi i componenti di bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa compatibilità dipendono i livelli delle prestazioni, la sicurezza, la qualità del servizio e il costo.
- (15) Le STI hanno un impatto diretto o potenziale sul personale coinvolto nell'esercizio e nella manutenzione dei sottosistemi. Pertanto, all'atto dell'elaborazione delle STI, l'Agenzia dovrebbe consultare, se del caso, le parti sociali.
- (16) Dovrebbe essere una STI a fissare tutte le condizioni che un componente di interoperabilità deve soddisfare, nonché la procedura da seguire per la valutazione della conformità. Occorre inoltre precisare che ogni componente dovrebbe essere sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nelle STI e dovrebbe essere munito del relativo certificato comprendente la valutazione della conformità di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, oppure la valutazione dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità considerato nel suo ambiente ferroviario rispetto alle specifiche tecniche.

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

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



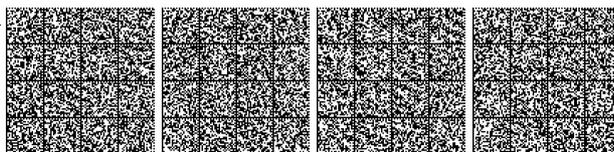
- (17) Nello sviluppo di nuove STI lo scopo dovrebbe essere sempre quello di assicurare la compatibilità con i sottosistemi esistenti. Ciò contribuirà a favorire la competitività del trasporto ferroviario e a evitare costi aggiuntivi non necessari connessi all'obbligo di ristrutturare o rinnovare i sottosistemi esistenti per garantire la compatibilità retroattiva. Nei casi eccezionali in cui non sia possibile assicurare la compatibilità, dovrebbe essere possibile per le STI definire il quadro necessario per decidere se i sottosistemi esistenti necessitano di una nuova decisione o autorizzazione di messa in servizio o d'immissione sul mercato e fissare le corrispondenti scadenze.
- (18) Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ai requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, gli aspetti che devono ancora essere affrontati dovrebbero essere individuati come punti in sospeso in un allegato di tale STI. Per tali punti in sospeso, come pure per casi specifici, e a fini di conformità con i sistemi esistenti, dovrebbero applicarsi le norme nazionali, che possono essere adottate in uno Stato membro da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza, regionale o locale competente. Per evitare verifiche superflue e inutili oneri amministrativi, è opportuno classificare le norme nazionali al fine di stabilire l'equivalenza tra le norme nazionali dei diversi Stati membri che coprono la stessa materia.
- (19) È opportuno precisare la procedura da seguire in caso di requisiti essenziali applicabili a un sottosistema che non sono ancora trattati nella corrispondente STI. In tal caso è opportuno che gli organismi incaricati delle procedure di valutazione di conformità e di verifica siano gli organismi designati di cui alla presente direttiva.
- (20) La presente direttiva dovrebbe applicarsi all'intero sistema ferroviario dell'Unione e l'ambito di applicazione delle STI dovrebbe essere esteso in modo da riguardare i veicoli e le reti non inclusi nel sistema ferroviario transeuropeo. L'allegato I della direttiva 2008/57/CE dovrebbe pertanto essere semplificato.
- (21) Le specifiche funzionali e tecniche che i sottosistemi e le loro interfacce devono rispettare possono variare in base all'utilizzo dei sottosistemi interessati, ad esempio in base alle categorie delle linee e dei veicoli, in particolare per assicurare la coerenza tra il sistema ferroviario ad alta velocità e quello convenzionale.
- (22) Al fine di garantire la progressiva attuazione dell'interoperabilità ferroviaria in tutta l'Unione e di ridurre gradualmente l'eterogeneità dei sistemi preesistenti, le STI dovrebbero specificare le disposizioni da applicare in caso di rinnovo o di ristrutturazione dei sottosistemi esistenti e possono includere proposte per il completamento graduale del sistema definitivo. Tuttavia, al fine di mantenere la competitività del settore ferroviario e di evitare costi indebiti, l'entrata in vigore di STI nuove o modificate non dovrebbe comportare un immediato adattamento dei veicoli e delle infrastrutture alle nuove specifiche.
- (23) Le STI dovrebbero precisare quando la ristrutturazione e il rinnovo delle infrastrutture e dei veicoli richiedono una nuova autorizzazione. In tutti i casi di ristrutturazione e rinnovo delle infrastrutture, è opportuno che il richiedente presenti, attraverso lo sportello unico di cui al regolamento (UE) 2016/796 un fascicolo all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, affinché quest'ultima possa decidere se è necessaria una nuova autorizzazione sulla base dei criteri stabiliti nella presente direttiva. In caso di ristrutturazione e di rinnovo dei veicoli muniti di autorizzazione all'immissione sul mercato, il richiedente dovrebbe essere in grado di decidere se deve richiedere una nuova autorizzazione all'autorità nazionale preposta alla sicurezza o all'Agenzia sulla base dei criteri stabiliti nella presente direttiva.
- (24) In considerazione dell'approccio graduale verso l'eliminazione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione e del tempo necessario per adottare tutte le STI, è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o si impegnino in progetti che aumentano la diversità del sistema esistente.
- (25) Al fine di eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, e a seguito dell'estensione dell'ambito di applicazione delle STI all'intero sistema ferroviario dell'Unione, è opportuno ridurre progressivamente il volume di norme nazionali. Le norme nazionali strettamente legate ai sistemi esistenti dovrebbero essere distinte da quelle necessarie per coprire i punti in sospeso nelle STI. È opportuno eliminare progressivamente le norme di quest'ultimo tipo, in seguito alla chiusura dei punti in sospeso nelle STI.
- (26) Le norme nazionali dovrebbero essere elaborate e pubblicate in modo tale da risultare comprensibili a qualsiasi potenziale utente di una rete nazionale. Tali norme fanno spesso riferimento ad altri documenti, come norme nazionali, norme europee, norme internazionali o altre specifiche tecniche che potrebbero essere parzialmente o totalmente protette da diritti di proprietà intellettuale. L'obbligo di pubblicazione non dovrebbe pertanto applicarsi ai documenti cui, direttamente o indirettamente, fa riferimento la norma nazionale.
- (27) L'adozione di un approccio graduale soddisfa l'obiettivo di interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione, sistema caratterizzato da un patrimonio nazionale di infrastrutture e veicoli vetusti, il cui adattamento o rinnovamento implicano onerosi investimenti, e per questo si dovrebbe fare in modo di mantenere la competitività della ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto.
- (28) Vista l'estensione e la complessità del sistema ferroviario dell'Unione, è risultato necessario, per motivi pratici, operare una sua scomposizione nei sottosistemi seguenti: infrastruttura, controllo-comando e segnalamento a terra, controllo-comando e segnalamento di bordo, energia, materiale rotabile, esercizio e gestione del traffico, manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci. Per ciascuno di tali sottosistemi occorre precisare i requisiti essenziali e determinare le specifiche tecniche necessarie, particolarmente per



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

- (29) La convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, di cui l'Unione è firmataria, definisce l'accessibilità quale uno dei suoi principi generali e invita gli Stati firmatari ad adottare misure adeguate per garantire alle persone con disabilità l'accesso su base di uguaglianza con gli altri, anche elaborando e promulgando norme e orientamenti minimi in materia di accessibilità nonché monitorandone l'attuazione. L'accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta costituisce quindi un requisito essenziale per l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.
- (30) Nessuno può essere discriminato, direttamente o indirettamente, a causa di una disabilità. Al fine di garantire che tutti i cittadini dell'Unione possano godere dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo unico, gli Stati membri dovrebbero promuovere un sistema ferroviario accessibile a tutti.
- (31) È opportuno che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione non dia luogo a costi ingiustificati e non pregiudichi il mantenimento dell'interoperabilità delle reti ferroviarie esistenti.
- (32) Le STI hanno un impatto anche sulle condizioni di utilizzo del trasporto ferroviario da parte degli utenti e occorre pertanto consultare questi ultimi sugli aspetti che li riguardano, comprese, se del caso, le organizzazioni di persone con disabilità.
- (33) È opportuno consentire che ciascuno Stato membro interessato non applichi determinate STI in un numero limitato di circostanze debitamente motivate. È opportuno definire chiaramente tali circostanze e le procedure da seguire in caso di non applicazione di una data STI.
- (34) L'elaborazione e l'applicazione delle STI al sistema ferroviario dell'Unione non dovrebbero ostacolare l'innovazione tecnologica e quest'ultima dovrebbe mirare al miglioramento delle prestazioni economiche.
- (35) Per soddisfare le disposizioni appropriate relative alle procedure di appalto nel settore ferroviario e, in particolare, quelle stabilite nella direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, gli enti appaltanti devono includere le specifiche tecniche nei documenti generali o nei capitolati d'onere propri di ogni appalto. A tal fine è necessario elaborare una serie di norme che servano da riferimento a tali specifiche tecniche.
- (36) Un sistema internazionale di normazione in grado di produrre norme effettivamente utilizzate dai partner del commercio internazionale e che soddisfino le esigenze della politica unionale presenta un interesse per l'Unione. Di conseguenza, è opportuno che le organizzazioni europee di normazione proseguano la loro cooperazione con le organizzazioni internazionali di normazione.
- (37) L'ente appaltante, che ordina la progettazione, la costruzione, il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema, potrebbe essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura, un soggetto responsabile della manutenzione, un detentore o un concessionario incaricato di realizzare un progetto. Gli enti appaltanti dovrebbero definire i requisiti necessari per completare le specifiche europee o le altre norme. È opportuno che tali specifiche soddisfino i requisiti essenziali armonizzati a livello unionale cui deve rispondere il sistema ferroviario dell'Unione.
- (38) Le procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti dovrebbero essere basate sull'uso dei moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della presente direttiva. È opportuno elaborare per quanto possibile, onde favorire lo sviluppo industriale, le procedure basate su un sistema di controllo della qualità.
- (39) La conformità dei componenti è correlata principalmente alla loro area d'uso, al fine di garantire l'interoperabilità del sistema, e non soltanto la loro libera circolazione nel mercato dell'Unione. Dovrebbe essere valutata l'idoneità all'impiego dei componenti più critici riguardo alla sicurezza, la disponibilità o l'economia del sistema. Non è quindi necessario che il fabbricante ponga la marcatura 'CE' sui componenti soggetti alla presente direttiva. In base alla valutazione della conformità e/o dell'idoneità all'impiego, dovrebbe essere sufficiente la dichiarazione di conformità del fabbricante.
- (40) I fabbricanti hanno comunque l'obbligo di apporre, per alcuni componenti, la marcatura 'CE' che ne attesti la conformità ad altra normativa pertinente dell'Unione.

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



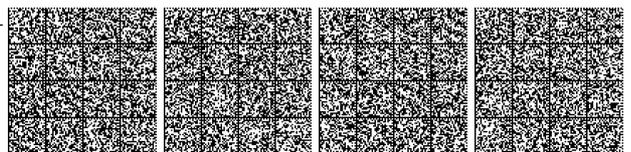
- (41) Quando una STI entra in vigore, un certo numero di componenti di interoperabilità sono già sul mercato. È opportuno prevedere un periodo transitorio affinché tali componenti possano essere integrati in un sottosistema anche se non sono strettamente conformi alla STI in questione.
- (42) È opportuno assoggettare i sottosistemi che costituiscono il sistema ferroviario dell'Unione a una procedura di verifica. Tale verifica dovrebbe consentire alle entità responsabili della loro messa in servizio o immissione sul mercato di accertarsi che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio il risultato sia conforme alle disposizioni regolamentari, tecniche e operative di esercizio in vigore. Ciò dovrebbe anche far sì che i fabbricanti possano fare affidamento su una parità di trattamento in tutti gli Stati membri.
- (43) Dopo la messa in servizio o l'immissione sul mercato di un sottosistema, è opportuno assicurarsi che esso sia utilizzato e sottoposto a manutenzione in conformità ai requisiti essenziali che lo riguardano. Conformemente alla direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, la responsabilità del rispetto di tali requisiti incombe al gestore dell'infrastruttura, all'impresa ferroviaria o al soggetto responsabile della manutenzione, ognuno per i propri sottosistemi e per la propria parte.
- (44) Se, in fase di esercizio, si riscontra che un veicolo o un tipo di veicolo non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, è opportuno che le imprese ferroviarie interessate adottino le misure correttive necessarie per rendere il veicolo o i veicoli conformi. Inoltre, qualora tale non conformità porti a un rischio grave per la sicurezza, dovrebbe essere possibile per le autorità nazionali preposte alla sicurezza responsabili della supervisione della circolazione del veicolo adottare le misure di sicurezza temporanee necessarie, compresa l'immediata limitazione o sospensione dell'esercizio relativo. Se le misure correttive si rivelano insufficienti e permane il rischio grave per la sicurezza generato dalla non conformità, è opportuno consentire alle autorità nazionali preposte alla sicurezza o all'Agenzia di revocare o modificare l'autorizzazione. In tale contesto, per rischio grave per la sicurezza dovrebbe intendersi una grave assenza di conformità agli obblighi giuridici o ai requisiti di sicurezza che di per sé, o in una serie di eventi conseguenti, può causare un incidente o un incidente grave. La procedura di revoca dovrebbe essere basata su un adeguato scambio di informazioni tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza, compreso l'utilizzo di registri.
- (45) I rispettivi ruoli e responsabilità di tutti i soggetti coinvolti dovrebbero essere precisati in relazione alle procedure per l'immissione sul mercato e l'uso dei veicoli e per la messa in servizio degli impianti fissi.
- (46) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare ed eventualmente condividere le competenze per il rilascio delle autorizzazioni tenendo debito conto della sicurezza. A tal fine, dovrebbero essere conclusi accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza.
- (47) Al fine di garantire la conformità delle apparecchiature del 'sistema europeo di gestione del traffico ferroviario' (European Rail Traffic Management System — ERTMS) alle pertinenti specifiche in vigore e di evitare che ulteriori requisiti relativi all'ERTMS ne compromettano l'interoperabilità, l'Agenzia dovrebbe agire in qualità di autorità di sistema per l'ERTMS. A tal fine, l'Agenzia dovrebbe essere responsabile di valutare le soluzioni tecniche previste prima che siano lanciate o pubblicate gare d'appalto relative alle apparecchiature ERTMS a terra, al fine di verificare se tali soluzioni tecniche siano conformi alle STI pertinenti e siano pienamente interoperabili. Dovrebbe essere evitata qualsiasi sovrapposizione tra la suddetta valutazione da parte dell'Agenzia e i compiti degli organismi notificati nella procedura di verifica. Il richiedente dovrebbe pertanto comunicare all'Agenzia se è già stata avviata la procedura di verifica svolta dall'organismo notificato o se è già disponibile un certificato di conformità. Il richiedente dovrebbe poter scegliere di richiedere una tale valutazione all'Agenzia per ogni singolo progetto ERTMS o per una combinazione di progetti, una linea, un gruppo di linee o una rete.
- (48) L'entrata in vigore della presente direttiva non dovrebbe ritardare la realizzazione di progetti ERTMS che hanno già completato la loro procedura di gara o di appalto.
- (49) Al fine di facilitare l'immissione sul mercato dei veicoli e ridurre l'onere amministrativo è opportuno introdurre il concetto di autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo che sia valida in tutta l'Unione. Sebbene le autorizzazioni all'immissione sul mercato consentano transazioni commerciali di veicoli ovunque nel mercato dell'Unione, un veicolo può essere usato soltanto nell'area d'uso per cui è rilasciata l'autorizzazione. In tale contesto, qualsiasi estensione dell'area d'uso dovrebbe essere oggetto di un'autorizzazione aggiornata per il veicolo. È necessario che anche i veicoli già autorizzati a norma di precedenti direttive ricevano un'autorizzazione d'immissione sul mercato se sono destinati a essere utilizzati su reti non contemplate dalle autorizzazioni preesistenti.
- (50) Se l'area d'uso è limitata a una o più reti all'interno di uno Stato membro, il richiedente dovrebbe poter scegliere se presentare la domanda di autorizzazione del veicolo, attraverso lo sportello unico di cui al regolamento (UE) 2016/796, all'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro oppure all'Agenzia. La scelta effettuata dal richiedente dovrebbe essere vincolante fino a quando non si completi la domanda o non vi si ponga fine.

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



- (51) Il richiedente dovrebbe disporre di un'adeguata procedura di ricorso avverso una decisione dell'Agenzia o delle autorità nazionali preposte alla sicurezza o per la loro inadempienza. È inoltre opportuno stabilire precise disposizioni procedurali e di risoluzione delle controversie per affrontare le situazioni in cui l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza siano in disaccordo sulle valutazioni effettuate in relazione al rilascio delle autorizzazioni dei veicoli.
- (52) Le misure specifiche, compresi gli accordi di cooperazione, dovrebbero tener conto della specifica situazione geografica e storica di taluni Stati membri, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato interno.
- (53) Qualora l'esercizio sia limitato a reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche e tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, il richiedente dovrebbe poter assolvere alle formalità necessarie localmente, interagendo con le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. A tal fine, per ridurre gli oneri e i costi amministrativi, dovrebbe essere possibile, per gli accordi di cooperazione che dovranno essere conclusi tra l'Agenzia e le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza, disporre l'opportuna assegnazione dei compiti, fatta salva l'assunzione da parte dell'Agenzia della responsabilità ultima per il rilascio dell'autorizzazione.
- (54) Le reti ferroviarie situate negli Stati baltici (Estonia, Lettonia e Lituania) hanno uno scartamento di 1 520 mm, identico a quello dei paesi terzi limitrofi, ma diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione. Queste reti baltiche hanno ereditato requisiti tecnici e operativi comuni, che di fatto determinano l'interoperabilità tra di loro, e, a tale riguardo, l'autorizzazione del veicolo rilasciata in uno di detti Stati membri potrebbe essere valida per il resto di tali reti. Per facilitare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per l'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo o per l'autorizzazione del tipo di veicoli e ridurre in tali casi l'onere finanziario e amministrativo per il richiedente, gli specifici accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero comprendere, se necessario, la possibilità di appaltare compiti a dette autorità nazionali preposte alla sicurezza.
- (55) Gli Stati membri per i quali una parte consistente del traffico ferroviario ha luogo con paesi terzi che hanno lo stesso scartamento, il quale è diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, dovrebbero poter mantenere procedure di autorizzazione dei veicoli diverse per i carri merci e le carrozze passeggeri che sono in uso comune con i paesi terzi in questione.
- (56) Per motivi di tracciabilità e di sicurezza, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero attribuire a un veicolo un numero europeo del veicolo, quando ciò è richiesto dal detentore del veicolo. Le informazioni sul veicolo dovrebbero poi essere iscritte in un registro dei veicoli. I registri dei veicoli dovrebbero essere consultabili da parte di tutti gli Stati membri così come ad alcuni operatori economici dell'Unione e i relativi dati dovrebbero essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri dovrebbero formare oggetto di specifiche comuni, sia funzionali che tecniche. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi indebiti, la Commissione dovrebbe adottare una specifica per un registro europeo dei veicoli che incorpori i registri nazionali dei veicoli, con lo scopo di creare uno strumento comune che, allo stesso tempo, consenta il mantenimento di funzioni supplementari rilevanti per le esigenze specifiche degli Stati membri.
- (57) Al fine di garantire la tracciabilità dei veicoli e della loro storia, è opportuno registrare i riferimenti relativi alle autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo insieme agli altri dati concernenti il veicolo.
- (58) È opportuno stabilire procedure per verificare la compatibilità tra i veicoli e le tratte sulle quali devono essere utilizzati dopo il rilascio dell'autorizzazione d'immissione sul mercato sul mercato e prima dell'utilizzo, da parte di un'impresa ferroviaria, di un veicolo nella sua area d'uso, come specificato nell'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo.
- (59) Gli organismi notificati responsabili per l'esame delle procedure di valutazione della conformità e dell'idoneità all'impiego dei componenti, nonché della procedura di verifica dei sottosistemi, dovrebbero, in particolare in mancanza di una specifica europea, coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile.
- (60) L'accREDITAMENTO trasparente, quale previsto dal regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, garantendo il necessario livello di fiducia nei certificati di conformità, dovrebbe essere considerato dalle autorità pubbliche nazionali di tutta l'Unione lo strumento privilegiato per dimostrare la competenza tecnica degli organismi notificati e, *mutatis mutandis*, degli organismi designati per verificare il rispetto delle norme nazionali. Le autorità nazionali dovrebbero essere in grado tuttavia di ritenere di possedere strumenti idonei a effettuare esse stesse tale valutazione. In tal caso, al fine di garantire un adeguato livello di affidabilità delle valutazioni effettuate da altre autorità nazionali, esse dovrebbero fornire alla Commissione e agli altri Stati membri le necessarie prove documentali a dimostrazione dell'ottemperanza ai pertinenti requisiti normativi applicati agli organismi di valutazione della conformità.

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



- (61) La presente direttiva dovrebbe limitarsi a stabilire i requisiti di interoperabilità per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità. Per agevolare la conformità a tali requisiti è necessario prevedere una presunzione di conformità per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità che sono conformi alle norme armonizzate adottate a norma del regolamento (UE) n. 1025/2012 ai fini della formulazione delle specifiche tecniche dettagliate relative a tali requisiti.
- (62) È opportuno che le misure adottate a norma della presente direttiva siano integrate da iniziative intese a fornire sostegno finanziario alle tecnologie innovative e interoperabili nel settore ferroviario dell'Unione.
- (63) Al fine di integrare taluni elementi non essenziali della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo agli obiettivi specifici di ogni STI. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (64) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione in relazione ai seguenti aspetti: le STI e le modifiche delle stesse, comprese le modifiche necessarie a colmare le carenze delle STI; il modello della dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e i documenti di accompagnamento; le informazioni da includere nel fascicolo che dovrebbe accompagnare la richiesta di non applicazione di una o più STI o di parte di esse; il formato e i metodi di trasmissione di tale fascicolo e, se del caso, la decisione sulla non applicazione di STI; la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi allo scopo di facilitare le verifiche di compatibilità tra attrezzature fisse e mobili; i dettagli della procedura 'CE' di verifica e della procedura di verifica nel caso in cui si applichino norme nazionali e i modelli per la dichiarazione 'CE' di verifica e i modelli per i documenti del fascicolo tecnico che dovrebbe corredare la dichiarazione di verifica, nonché i modelli per i certificati di verifica; i dettagli pratici ai fini dell'autorizzazione dei veicoli; il modello per la dichiarazione di conformità al tipo e, se del caso, i moduli *ad hoc* per la valutazione della conformità; i registri nazionali dei veicoli, il registro europeo dei veicoli e il registro delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato nonché le specifiche comuni relative al contenuto, al formato dei dati, all'architettura funzionale e tecnica, alle modalità operative e alle norme per l'introduzione e la consultazione dei dati del registro dell'infrastruttura. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (65) È opportuno che le STI siano oggetto di revisione periodica. Qualora siano rilevate carenze nelle STI, è opportuno chiedere all'Agenzia di elaborare un parere che, a determinate condizioni, possa essere pubblicato e utilizzato da tutti i soggetti interessati (compresi l'industria e gli organismi notificati) quale strumento di conformità accettabile in attesa della revisione delle pertinenti STI.
- (66) Gli atti di esecuzione che istituiscono nuove STI o modificano STI dovrebbero riflettere gli obiettivi specifici stabiliti dalla Commissione mediante atti delegati.
- (67) Per preparare l'Agenzia a svolgere il ruolo rafforzato conferitole dalla presente direttiva sono necessarie alcune misure organizzative. È pertanto opportuno prevedere un adeguato periodo transitorio. Durante tale periodo, la Commissione dovrebbe esaminare i progressi compiuti dall'Agenzia in preparazione del suo ruolo rafforzato. Successivamente, la Commissione dovrebbe riferire periodicamente sui progressi conseguiti nell'attuazione della presente direttiva. In particolare, la relazione dovrebbe valutare il processo di autorizzazione dei veicoli, i casi in cui le STI non sono applicate e l'utilizzo dei registri. La Commissione dovrebbe altresì riferire sui provvedimenti adottati riguardo all'identificazione e alla tracciabilità dei componenti critici per la sicurezza.
- (68) È necessario concedere agli Stati membri, alle autorità nazionali preposte alla sicurezza e ai soggetti interessati il tempo sufficiente per preparare l'attuazione della presente direttiva.
- (69) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'interoperabilità del sistema ferroviario su scala unionale, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, dato che gli Stati membri singolarmente non sono in grado di adottare le disposizioni necessarie per realizzare tale interoperabilità, e può dunque essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (70) L'obbligo di recepimento della presente direttiva nel diritto nazionale dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alla direttiva 2008/57/CE. L'obbligo di recepire le disposizioni che restano immutate discende dalla direttiva 2008/57/CE.

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



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

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

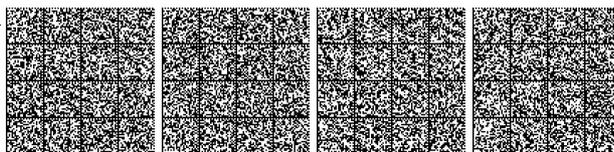
DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

**Oggetto e ambito di applicazione**

1. La presente direttiva stabilisce le condizioni da soddisfare per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione in modo compatibile con la direttiva (UE) 2016/798, al fine di definire un livello ottimale di armonizzazione tecnica, per consentire di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico e alla progressiva realizzazione del mercato interno. Tali condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di tale sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza applicabili al personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione del sistema.
2. La presente direttiva stabilisce le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure, nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario dell'Unione necessarie per realizzarne l'interoperabilità.
3. La presente direttiva non si applica:
  - a) alle metropolitane;
  - b) ai tram e ai veicoli leggeri su rotaia, e alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli;
  - c) alle reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario dell'Unione e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese che operano esclusivamente su tali reti.
4. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione delle misure che attuano la presente direttiva:
  - a) le infrastrutture ferroviarie private, binari di raccordo compresi, utilizzate dal relativo proprietario o da un operatore ai fini delle loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone per fini non commerciali, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture;
  - b) le infrastrutture e i veicoli destinati a un uso strettamente locale, storico o turistico;
  - c) le infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario a fini di connettività per quei veicoli soltanto; e
  - d) i veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari pesanti necessari per permettere che il transito avvenga su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture ferroviarie soltanto a fini di connettività.
5. Per i tram-treni operanti nel sistema ferroviario dell'Unione, qualora non esistano STI ad essi applicabili, si applicano le seguenti disposizioni:
  - a) gli Stati membri interessati provvedono a che siano adottate norme nazionali o altre pertinenti misure accessibili per garantire che tali tram-treni soddisfino i requisiti essenziali pertinenti;
  - b) gli Stati membri possono adottare norme nazionali per specificare la procedura di autorizzazione applicabile a tali tram-treni. L'autorità che rilascia l'autorizzazione dei veicoli consulta l'autorità nazionale preposta alla sicurezza (NSA) competente al fine di garantire che l'esercizio misto di tram-treni e treni soddisfi tutti i requisiti essenziali nonché gli obiettivi comuni di sicurezza (Common Safety Target — CST) pertinenti;
  - c) in deroga all'articolo 21, in caso di esercizio transfrontaliero, le pertinenti autorità competenti cooperano ai fini del rilascio delle autorizzazioni dei veicoli.

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

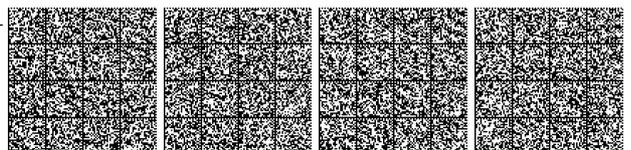


## Articolo 2

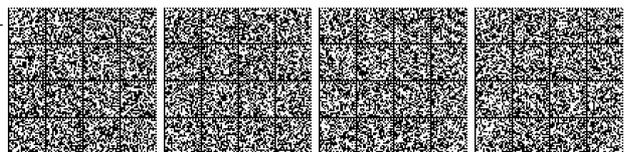
**Definizioni**

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) 'sistema ferroviario dell'Unione': gli elementi elencati all'allegato I;
- 2) 'interoperabilità': la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate;
- 3) 'veicolo': veicolo ferroviario idoneo a circolare con le proprie ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione; un veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;
- 4) 'rete': linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema ferroviario dell'Unione;
- 5) 'sottosistemi': parti strutturali o funzionali del sistema ferroviario dell'Unione come stabilito nell'allegato II;
- 6) 'sottosistema mobile': il sottosistema materiale rotabile e il sottosistema controllo-comando e segnalamento di bordo;
- 7) 'componenti di interoperabilità': qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati a essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario, compresi i beni materiali e quelli immateriali;
- 8) 'prodotto': un prodotto ottenuto tramite un processo di fabbricazione, inclusi i componenti di interoperabilità e i sottosistemi;
- 9) 'requisiti essenziali': l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario dell'Unione, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;
- 10) 'specifica europea': una specifica che rientra in una delle seguenti categorie:
  - una specifica tecnica comune, quale definita nell'allegato VIII della direttiva 2014/25/UE;
  - un'approvazione tecnica europea di cui all'articolo 60 della direttiva 2014/25/UE; o
  - una norma europea quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- 11) 'specifica tecnica di interoperabilità' ('STI'): una specifica adottata a norma della presente direttiva di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione;
- 12) 'parametro fondamentale': ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e specificata nelle STI pertinenti;
- 13) 'caso specifico': ogni parte del sistema ferroviario che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o permanenti, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema esistente, in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete dal resto dell'Unione, la sagoma, lo scartamento o l'interasse fra i binari, i veicoli destinati a un uso strettamente locale, regionale o storico e i veicoli in provenienza o a destinazione di paesi terzi;
- 14) 'ristrutturazione': lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione 'CE' di verifica, qualora tale documentazione sia presente, e che migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- 15) 'rinnovo': lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- 16) 'sistema ferroviario esistente': l'insieme costituito dalle linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente nonché dai veicoli di ogni categoria e origine che percorrono dette infrastrutture;
- 17) 'sostituzione nell'ambito della manutenzione': sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nell'ambito della manutenzione preventiva o correttiva;
- 18) 'tram-treno': un veicolo progettato per un uso combinato sia su infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia che su infrastrutture ferroviarie;
- 19) 'messa in servizio': insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo in servizio operativo;
- 20) 'ente appaltante': un ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema;
- 21) 'detentore': una persona fisica o giuridica che, essendo il proprietario del veicolo o avendo diritto a usarlo, lo sfrutta come mezzo di trasporto ed è registrato come tale in un registro dei veicoli di cui all'articolo 47;



- 22) 'richiedente': una persona fisica o giuridica che chiede un'autorizzazione, sia esso un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un'altra persona fisica o giuridica, come un fabbricante, un proprietario o un detentore. Ai fini dell'articolo 15, per 'richiedente' si intende un ente appaltante o un fabbricante o i suoi mandatarî. Ai fini dell'articolo 19, per 'richiedente' si intende una persona fisica o giuridica che richiede la decisione dell'Agenzia per l'approvazione delle soluzioni tecniche prospettate per i progetti di apparecchiature ERTMS a terra;
- 23) 'progetto in fase avanzata di sviluppo': qualsiasi progetto la cui progettazione/costruzione è giunta a una fase tale che una modifica delle specifiche tecniche potrebbe compromettere la fattibilità del progetto previsto;
- 24) 'norma armonizzata': una norma europea quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- 25) 'autorità nazionale preposta alla sicurezza': l'autorità preposta alla sicurezza definita all'articolo 3, punto 7), della direttiva (UE) 2016/798;
- 26) 'tipo': il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce il certificato di esame del tipo o del progetto descritto nel pertinente modulo di verifica;
- 27) 'serie': una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;
- 28) 'soggetto responsabile della manutenzione' (Entity in charge of Maintenance — ECM): soggetto responsabile della manutenzione quale definito all'articolo 3, punto 20), della direttiva (UE) 2016/798;
- 29) 'trasporto leggero su rotaia': un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano con una resistenza alla collisione di C-III o C-IV (conformemente alla norma EN 15227:2011) e una resistenza massima del veicolo di 800 kN (sforzo longitudinale di compressione nella zona di accoppiamento); i sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o condividerlo con il traffico stradale e in generale non effettuano scambi con veicoli adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su lunga distanza;
- 30) 'norme nazionali': tutte le norme vincolanti adottate in uno Stato membro, indipendentemente dall'organismo che le emana, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici, diversi da quelli stabiliti dalle norme unionali o internazionali, che sono applicabili all'interno di detto Stato membro alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o ai terzi;
- 31) 'stato di funzionamento di progetto': il normale modo di funzionamento e le condizioni di degrado prevedibili (compresa l'usura) nei limiti e nelle condizioni di utilizzo specificate nei fascicoli tecnici e di manutenzione;
- 32) 'area d'uso di un veicolo': una o più reti all'interno di uno Stato membro o di un gruppo di Stati membri in cui un veicolo è destinato ad essere utilizzato;
- 33) 'strumenti di conformità accettabili': pareri non vincolanti emessi dall'Agenzia per definire i metodi atti a stabilire il rispetto dei requisiti essenziali;
- 34) 'strumenti di conformità nazionali accettabili': pareri non vincolanti emessi dagli Stati membri per definire i metodi atti a stabilire il rispetto delle norme nazionali;
- 35) 'immissione sul mercato': la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione di un componente di interoperabilità, di un sottosistema o di un veicolo in grado di funzionare nel suo stato di funzionamento di progetto;
- 36) 'fabbricante': qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto nella forma di componenti di interoperabilità, sottosistemi o veicoli o lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza con il proprio nome o marchio;
- 37) 'mandatario': persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che ha ricevuto da un fabbricante o da un ente appaltante un mandato scritto che la autorizza ad agire per conto di tale fabbricante o ente appaltante in relazione a determinati compiti;
- 38) 'specificata tecnica': un documento che prescrive i requisiti tecnici che un prodotto, un sottosistema, un processo o un servizio devono soddisfare;
- 39) 'accredimento': l'accredimento quale definito al punto 10 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 765/2008;
- 40) 'organismo nazionale di accreditamento': un organismo nazionale di accreditamento quale definito al punto 11 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 765/2008;
- 41) 'valutazione della conformità': la procedura atta a dimostrare se le prescrizioni specifiche relative a un prodotto, a un processo, a un servizio, a un sottosistema, a una persona o a un organismo sono state rispettate;
- 42) 'organismo di valutazione della conformità': un organismo notificato o designato responsabile delle attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un 'organismo notificato' a seguito della notifica da parte di uno Stato membro; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un 'organismo designato' a seguito della designazione da parte di uno Stato membro;



- 43) 'persona con disabilità e persona a mobilità ridotta': tutte le persone che hanno una menomazione fisica, mentale, intellettiva o sensoriale, permanente o temporanea, che, interagendo con altre barriere, può ostacolare il pieno ed efficace utilizzo dei trasporti da parte di tale persona su base di uguaglianza con gli altri passeggeri, o la cui mobilità nell'utilizzo dei mezzi di trasporto è ridotta a causa dell'età;
- 44) 'gestore dell'infrastruttura': un gestore di un'infrastruttura, quale definito al punto 2 dell'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>;
- 45) 'impresa ferroviaria': impresa ferroviaria quale definita al punto 1 dell'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione. Sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.

#### Articolo 3

##### Requisiti essenziali

1. Il sistema ferroviario dell'Unione, i sottosistemi e i componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, devono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano.
2. Le specifiche tecniche di cui all'articolo 60 della direttiva 2014/25/UE, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nell'Unione, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

#### CAPO II

##### SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

#### Articolo 4

##### Oggetto delle STI

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

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

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

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

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

- a) definisce l'ambito di applicazione previsto (parte della rete o dei veicoli di cui all'allegato I; sottosistema o parte del sottosistema di cui all'allegato II);
- b) precisa i requisiti essenziali per il sottosistema interessato e le loro interfacce in relazione agli altri sottosistemi;
- c) definisce le specifiche funzionali e tecniche che il sottosistema e le sue interfacce devono rispettare in relazione agli altri sottosistemi. Se necessario, le specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, per esempio a seconda delle categorie di linee, di nodi e/o di veicoli di cui all'allegato I;
- d) determina i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione;
- e) indica, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, da un lato, o per la verifica 'CE' dei sottosistemi, dall'altro. Tali procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 2010/713/UE della Commissione <sup>(2)</sup>;
- f) indica la strategia di applicazione delle STI, precisando in particolare le tappe da superare, tenendo conto dei costi e dei vantaggi prevedibili e delle ripercussioni previste sulle parti interessate, per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato delle STI. Qualora sia necessaria l'attuazione coordinata della STI, come lungo un corridoio o tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, la strategia può includere proposte per un completamento graduale;

<sup>(1)</sup> Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (G.U. L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

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



- g) indica, per il personale interessato, i requisiti di qualifica professionale e d'igiene e di sicurezza sul luogo di lavoro richiesti per il funzionamento e la manutenzione del sottosistema interessato nonché per l'applicazione delle STI;
- h) indica le disposizioni applicabili ai sottosistemi esistenti e ai veicoli, in particolare in caso di rinnovo o di ristrutturazione e in tali casi, i lavori di modifica che necessitano della domanda per una nuova autorizzazione;
- i) indica i parametri dei veicoli e dei sottosistemi fissi che l'impresa ferroviaria deve verificare e le procedure da applicare per verificare detti parametri in seguito al rilascio dell'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo e prima del primo utilizzo del veicolo, onde garantire la compatibilità tra i veicoli e le tratte su cui tali veicoli devono essere eserciti.
4. Ciascuna STI è sviluppata partendo dall'esame del sottosistema esistente e indica un sottosistema target raggiungibile in maniera progressiva ed entro termini ragionevoli. In questa maniera, l'adozione delle STI e l'osservanza delle stesse facilitano gradualmente la realizzazione dell'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.
5. Le STI preservano in modo adeguato la compatibilità del sistema ferroviario esistente di ciascuno Stato membro. A tal fine possono essere previsti per ciascuna STI casi specifici sia per quanto riguarda la rete sia per quanto riguarda i veicoli e in particolare in merito: alla sagoma, allo scartamento o all'interasse fra i binari e ai veicoli in provenienza o a destinazione dei paesi terzi. Per ciascun caso specifico la STI precisa le modalità di applicazione degli elementi della STI di cui alle lettere da c) a g) del paragrafo 3.
6. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono chiaramente individuati come 'punti in sospeso' in un allegato della STI.
7. Le STI non impediscono agli Stati membri di decidere in merito all'utilizzo delle infrastrutture per la circolazione dei veicoli non contemplati dalle STI.
8. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee o internazionali o a documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire gli obiettivi della presente direttiva. In tal caso, tali norme o specifiche (o le loro singole parti richiamate) o tali documenti tecnici si considerano allegati alla STI in questione e diventano obbligatori a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di siffatte norme o specifiche o documenti tecnici e in attesa della loro elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati, facilmente accessibili e di dominio pubblico.

#### Articolo 5

##### Elaborazione, adozione e revisione di STI

1. Al fine di stabilire gli obiettivi specifici di ogni STI, alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 50, atti delegati per quanto concerne, in particolare e se del caso:
- a) l'ambito di applicazione geografico e tecnico delle STI;
- b) i requisiti essenziali applicabili;
- c) l'elenco delle prescrizioni regolamentari, tecniche e di esercizio che devono essere armonizzate a livello dei sottosistemi e a livello delle interfacce dei sottosistemi, e il livello di armonizzazione atteso;
- d) le procedure ferroviarie specifiche per la valutazione della conformità;
- e) le procedure ferroviarie specifiche per la valutazione della verifica 'CE' tra sottosistemi;
- f) le categorie del personale coinvolto nel funzionamento e nella manutenzione dei sottosistemi interessati e gli obiettivi generali per la definizione dei requisiti minimi di qualifiche professionali e di condizioni di salute e di sicurezza per il personale in questione;
- g) eventuali altri elementi necessari da prendere in considerazione per garantire l'interoperabilità, ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2, nel sistema ferroviario dell'Unione, come l'uniformità delle STI alle norme o specifiche europee e internazionali.

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

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

Ogni progetto di STI è elaborato nelle seguenti fasi:

- a) l'Agenzia individua i parametri fondamentali per la STI nonché le interfacce con gli altri sottosistemi e ogni altro caso specifico necessario;
- b) l'Agenzia elabora quindi il progetto di STI a partire da questi parametri fondamentali di cui alla lettera a). Eventualmente l'Agenzia tiene conto del progresso tecnico, dei lavori di normazione già effettuati, dei gruppi di lavoro già istituiti e dei lavori di ricerca riconosciuti.



3. Quando elabora o revisiona ciascuna STI, compresi i parametri fondamentali, l'Agenzia tiene conto dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate nonché delle interfacce tra di esse, allo scopo di individuare e attuare le soluzioni più fattibili. Tale valutazione indica l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli attori economici interessati e tiene debitamente conto dei requisiti della direttiva (UE) 2016/798. Gli Stati membri partecipano a questa valutazione fornendo, se del caso, i dati necessari.
4. L'Agenzia elabora le STI e le relative modifiche, a norma degli articoli 5 e 19 del regolamento (UE) 2016/796 rispettando i criteri di apertura, consenso e trasparenza definiti nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.
5. Il comitato di cui all'articolo 51 (il 'comitato') è periodicamente informato in merito ai lavori di elaborazione delle STI. Durante tali lavori, per conformarsi agli atti delegati di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione può formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile riguardante la progettazione della STI e una valutazione dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere che siano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei benefici di tali soluzioni alternative figuri nella relazione allegata al progetto di STI.
6. Qualora debbano essere messi in servizio contemporaneamente vari sottosistemi, per motivi di compatibilità tecnica, le date di applicazione delle STI pertinenti devono coincidere.
7. Quando elabora, adotta o revisiona le STI, l'Agenzia tiene conto del parere degli utenti, per quanto riguarda le caratteristiche che hanno un'incidenza diretta sulle condizioni di utilizzo dei sottosistemi da parte degli stessi utenti. A tal fine, l'Agenzia consulta le associazioni e gli organismi di rappresentanza degli utenti nel corso dei lavori di elaborazione e di revisione delle STI. Essa allega al progetto di STI una relazione sui risultati di tale consultazione.
8. Secondo l'articolo 7 del regolamento (UE) 2016/796, la Commissione, assistita dal comitato, redige e aggiorna periodicamente l'elenco delle associazioni dei passeggeri e delle organizzazioni da consultare. Tale elenco può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione.
9. Quando elabora o revisiona le STI, l'Agenzia tiene conto del parere delle parti sociali per quanto riguarda i requisiti di qualifica professionale e d'igiene e di sicurezza sul luogo di lavoro di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera g). A tal fine, l'Agenzia consulta le parti sociali prima di presentare alla Commissione le raccomandazioni relative alle STI e alle loro modifiche. Le parti sociali sono consultate in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE della Commissione <sup>(1)</sup>. Le parti sociali esprimono il loro parere entro un termine di tre mesi dalla consultazione.
10. Quando la revisione di una STI comporta modifiche dei requisiti, la nuova versione della STI assicura la compatibilità con i sottosistemi già messi in servizio in base alle versioni di STI precedenti.
11. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, le STI per dare attuazione agli obiettivi specifici stabiliti negli atti delegati di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3. ESSI includono tutti gli elementi di cui all'articolo 4, paragrafo 3, e rispettano tutti i requisiti di cui all'articolo 4, paragrafi da 4 a 6 e paragrafo 8.

#### Articolo 6

##### Carenze delle STI

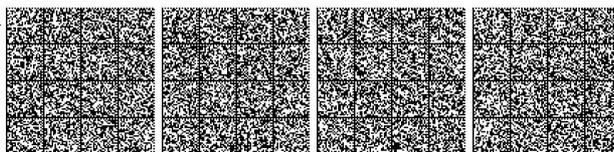
1. Se in seguito all'adozione di una STI si rileva una carenza nella stessa, tale STI è modificata a norma dell'articolo 5, paragrafo 11. Se del caso la Commissione applica tale procedura immediatamente. Tali carenze includono i casi che potrebbero produrre operazioni pericolose in uno Stato membro.
2. In attesa della revisione di una STI, la Commissione può chiedere un parere dell'Agenzia. La Commissione esamina il parere dell'Agenzia e comunica al comitato le proprie conclusioni.
3. Su richiesta della Commissione, il parere dell'Agenzia di cui al paragrafo 2 costituisce strumento di conformità accettabile e può dunque essere utilizzato per la valutazione di progetti, in attesa dell'adozione di una STI riveduta.
4. Ogni membro della rete di organismi rappresentativi di cui all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796 può fare presente alla Commissione eventuali carenze delle STI.

#### Articolo 7

##### Non applicazione delle STI

1. Gli Stati membri possono consentire al richiedente di non applicare una o più STI, o parte di esse, nei seguenti casi:
  - a) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema, o parte di esso, di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione alla data di applicazione delle STI interessate;

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



- b) quando, in seguito a un incidente o a una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI pertinenti, in tal caso la non applicazione delle STI è limitata al periodo precedente al ripristino della rete;
- c) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, nel caso in cui l'applicazione delle STI interessate comprometterebbe la redditività economica del progetto e/o la compatibilità del sistema ferroviario nello Stato membro interessato, ad esempio per quanto riguarda la sagoma, lo scartamento, l'interasse dei binari o la tensione di alimentazione;
- d) per veicoli in provenienza o a destinazione di un paese terzo nel quale lo scartamento dei binari è diverso da quello della principale rete ferroviaria nell'Unione;
- e) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente realizzato nel territorio dello Stato membro interessato quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è separata o isolata per la presenza del mare o è separata dalla rete ferroviaria del resto dell'Unione a causa di condizioni geografiche particolari.

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

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

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

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

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

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

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

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

### CAPO III

#### COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

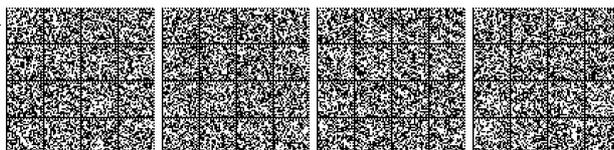
##### Articolo 8

#### **Condizioni per l'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità**

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché i componenti di interoperabilità siano:
- a) immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione soddisfacendo nel contempo i requisiti essenziali;
  - b) usati nella loro area d'uso conformemente alla loro destinazione e siano adeguatamente installati e sottoposti a manutenzione.

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

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



## Articolo 9

**Conformità o idoneità all'impiego**

1. Gli Stati membri e l'Agenzia ritengono che un componente di interoperabilità soddisfi i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite nella relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni. La dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego attesta che i componenti di interoperabilità sono stati oggetto delle procedure stabilite nella relativa STI per la valutazione della conformità o idoneità all'impiego.
2. Qualora la STI lo richieda, la dichiarazione 'CE' è corredata di:
  - a) un certificato, rilasciato da uno o più organismi notificati, della conformità intrinseca di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare,
  - b) un certificato, rilasciato da uno o più organismi notificati, dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare relativamente ai requisiti di carattere funzionale.
3. La dichiarazione 'CE' è datata e firmata dal fabbricante o dal suo mandatario.
4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il modello della dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e l'elenco dei documenti di accompagnamento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.
5. I pezzi di ricambio dei sottosistemi già messi in servizio al momento dell'entrata in vigore della corrispondente STI possono essere installati negli stessi senza dover essere sottoposti al paragrafo 1.
6. Le STI possono prevedere un periodo di transizione per i prodotti ferroviari che esse identificano come componenti di interoperabilità già immessi sul mercato al momento della loro entrata in vigore. Tali componenti devono essere conformi all'articolo 8, paragrafo 1.

## Articolo 10

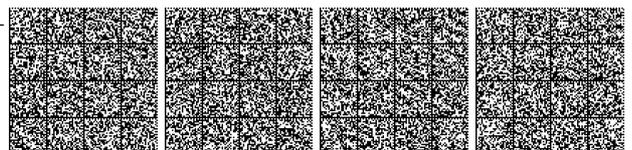
**Procedura relativa alla dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego**

1. Per redigere la dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, il fabbricante o il suo mandatario applica le disposizioni previste dalle STI che lo riguardano.
2. Qualora la STI corrispondente lo richieda, la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è compiuta dall'organismo notificato presso il quale il fabbricante o il suo mandatario ha presentato domanda.
3. Ove componenti di interoperabilità siano oggetto di altri atti giuridici dell'Unione concernenti altre materie, la dichiarazione 'CE' di conformità o di idoneità all'impiego indica che i componenti di interoperabilità rispondono anche ai requisiti di tali altri atti giuridici.
4. Se né il fabbricante né il suo mandatario hanno ottemperato agli obblighi stabiliti nei paragrafi 1 e 3, tali obblighi sono a carico di qualsiasi persona immetta sul mercato i componenti di interoperabilità. Ai fini della presente direttiva, gli stessi obblighi si applicano a qualsiasi persona che assembla i componenti di interoperabilità o parti di componenti di interoperabilità di diversa origine o che fabbrica i componenti di interoperabilità per uso proprio.
5. Se uno Stato membro accerta che la dichiarazione 'CE' è stata indebitamente rilasciata, provvede affinché il componente di interoperabilità non sia immesso sul mercato. In tal caso il fabbricante o il suo mandatario sono tenuti a riportare il componente di interoperabilità in uno stato di conformità alle condizioni fissate da detto Stato membro.

## Articolo 11

**Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali**

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



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

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

- a) il ritiro parziale o totale di tale specifica dalle pubblicazioni in cui è iscritta;
- b) se la specifica interessata è una norma armonizzata, la limitazione o il ritiro di tale norma a norma dell'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- c) la revisione della STI a norma dell'articolo 6.

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

#### CAPO IV

#### SOTTOSISTEMI

#### Articolo 12

#### **Libera circolazione dei sottosistemi**

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

- a) nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione 'CE' di verifica; o
- b) in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative.

#### Articolo 13

#### **Conformità alle STI e alle norme nazionali**

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

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

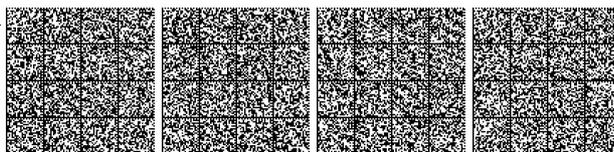
- a) qualora le STI non contemplino, o non contemplino appieno, alcuni aspetti corrispondenti ai requisiti essenziali, inclusi i punti in sospenso di cui all'articolo 4, paragrafo 6;
- b) qualora la non applicazione di una o più STI o di parte di esse sia stata notificata in applicazione dell'articolo 7;
- c) qualora un caso specifico necessiti l'applicazione di norme tecniche non riprese nella STI pertinente;
- d) le norme nazionali utilizzate per specificare i sistemi esistenti, sono limitate alla valutazione della compatibilità tecnica del veicolo con la rete;
- e) le reti e i veicoli non sono coperti dalle STI;
- f) quale misura preventiva temporanea urgente, specialmente in seguito a un incidente.

#### Articolo 14

#### **Notifica delle norme nazionali**

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

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



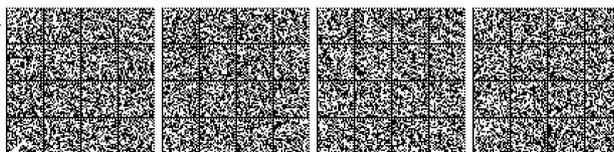
- b) ogni volta che le norme sono modificate;
- c) quando una nuova domanda è stata presentata a norma dell'articolo 7 per la non applicazione della STI;
- d) qualora le norme nazionali diventino superflue dopo la pubblicazione o la revisione della STI in questione.
2. Gli Stati membri notificano il testo integrale delle norme nazionali di cui al paragrafo 1 attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796.
3. Gli Stati membri assicurano che le norme nazionali di cui al paragrafo 1, comprese quelle relative alle interfacce tra i veicoli e le reti, siano facilmente accessibili, di dominio pubblico e siano redatte con una terminologia che possa essere compresa da tutte le parti interessate. Gli Stati membri possono essere invitati a fornire informazioni supplementari sulla tale norma nazionale.
4. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali solo nei seguenti casi:
- a) qualora una STI non soddisfi appieno i requisiti essenziali;
- b) quale misura preventiva urgente, specialmente in seguito a un incidente.
5. Gli Stati membri trasmettono il progetto delle nuove norme nazionali, attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796, all'Agenzia e alla Commissione per esame, in tempo utile e in linea con i termini di cui all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/796, prima della prevista introduzione nell'ordinamento giuridico nazionale della nuova norma proposta e fornendo una giustificazione per la sua introduzione. Gli Stati membri assicurano che il progetto sia sufficientemente sviluppato per permettere all'Agenzia di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.
6. Quando adottano una nuova norma nazionale gli Stati membri la notificano all'Agenzia e alla Commissione attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796.
7. In caso di misure preventive urgenti, gli Stati membri possono adottare e applicare immediatamente una nuova norma. Tale norma è notificata in conformità dell'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796 ed è sottoposta alla valutazione dell'Agenzia in conformità dell'articolo 26, paragrafi 1, 2 e 5, di tale regolamento.
8. In caso di notifica di una norma nazionale di cui al paragrafo 1 o nuova, gli Stati membri giustificano la necessità di tale norma al fine di soddisfare un requisito essenziale non già contemplato dalla pertinente STI.
9. I progetti di norme nazionali e le norme di cui al paragrafo 1 sono esaminate dall'Agenzia secondo le procedure di cui agli articoli 25 e 26 del regolamento (UE) 2016/796.
10. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi, allo scopo di facilitare il riconoscimento transnazionale in diversi Stati membri e l'immissione sul mercato dei veicoli, inclusa la compatibilità tra attrezzature fisse e mobili. Tali atti di esecuzione si fondano sui progressi ottenuti dall'Agenzia nel settore del riconoscimento transnazionale e sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.
- L'Agenzia classifica, in base agli atti di esecuzione di cui al primo comma, le norme nazionali che sono notificate a norma del presente articolo.
11. Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri fanno cenno a tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 49.
12. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).
13. Le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini della presente direttiva.

#### Articolo 15

#### **Procedura per la redazione della dichiarazione 'CE' di verifica**

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

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



2. Il richiedente redige la dichiarazione 'CE' di verifica di un sottosistema. Il richiedente dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica e soddisfa i requisiti della pertinente normativa dell'Unione e di tutte le pertinenti norme nazionali. La dichiarazione 'CE' di verifica e i documenti di accompagnamento sono datati e firmati dal richiedente.
3. Il compito dell'organismo notificato, incaricato della verifica 'CE' di un sottosistema, inizia nella fase di progettazione e abbraccia tutto il periodo di costruzione fino alla fase di approvazione, precedente l'immissione sul mercato o la messa in servizio del sottosistema. In conformità della STI pertinente esso comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui è integrato.
4. Il richiedente è responsabile della preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione 'CE' di verifica. Tale documentazione tecnica contiene tutti i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, tutti quelli che certificano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa contiene anche tutti gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti d'uso, e alle istruzioni e riguardanti il servizio, la sorveglianza continua o periodica, la regolazione e la manutenzione.
5. Nel caso di rinnovo o ristrutturazione di un sottosistema risultante in una modifica della documentazione tecnica e incidente sulla validità delle procedure di verifica già svolte, il richiedente valuta la necessità di una nuova dichiarazione 'CE' di verifica.
6. L'organismo notificato può rilasciare dichiarazioni intermedie di verifica per coprire determinate fasi delle procedure di verifica o determinate parti del sottosistema.
7. Se le STI pertinenti lo permettono, l'organismo notificato può rilasciare certificati di verifica per uno o più sottosistemi o talune loro parti.
8. Gli Stati membri designano gli organismi incaricati di espletare la procedura di verifica per quanto riguarda le norme nazionali. A tal riguardo gli organismi designati sono responsabili per i compiti in questione. Fatto salvo l'articolo 30, uno Stato membro può nominare un organismo notificato come organismo designato, nel cui caso l'intero processo può essere svolto da un unico organismo di valutazione della conformità.
9. La Commissione può specificare, mediante atti di esecuzione:
  - a) i dettagli delle procedure 'CE' di verifica per i sottosistemi, tra cui la procedura di verifica in caso di norme nazionali e i documenti che devono essere presentati dal richiedente ai fini di tale procedura;
  - b) i modelli per la dichiarazione 'CE' di verifica, anche nel caso di una modifica del sottosistema o di verifiche supplementari, la dichiarazione intermedia di verifica e i modelli per i documenti della documentazione tecnica che devono accompagnare queste dichiarazioni, nonché i modelli per i certificati di verifica.Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

#### Articolo 16

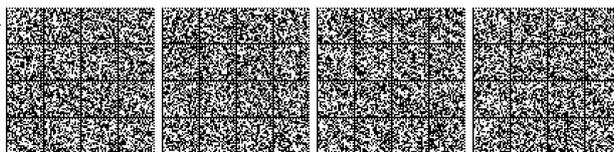
##### **Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi**

1. Uno Stato membro può chiedere che siano compiute verifiche supplementari, qualora constati che un sottosistema di natura strutturale, munito della dichiarazione 'CE' di verifica, corredata della documentazione tecnica, non rispetta interamente le disposizioni della presente direttiva e, in particolare, i requisiti essenziali.
2. Lo Stato membro che presenta la domanda informa immediatamente la Commissione delle verifiche supplementari richieste, esponendone i motivi. La Commissione avvia una consultazione con le parti interessate.
3. Lo Stato membro che presenta la domanda precisa se il fatto che le disposizioni della presente direttiva non siano rispettate interamente deriva:
  - a) dal mancato rispetto dei requisiti essenziali o di una STI o da una scorretta applicazione di una STI, nel qual caso la Commissione informa immediatamente lo Stato membro in cui risiede la persona che ha erroneamente compilato la dichiarazione 'CE' di verifica chiedendo a tale Stato membro di adottare le misure adeguate;
  - b) da una carenza di una STI, nel qual caso si applica la procedura di modifica della STI di cui all'articolo 6.

#### Articolo 17

##### **Presunzione di conformità**

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



## CAPO V

## IMMISSIONE SUL MERCATO E MESSA IN SERVIZIO

## Articolo 18

**Autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi**

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

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

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

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

- a) delle dichiarazioni di verifica di cui all'articolo 15;
- b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati, accertata in base alle pertinenti STI, alle norme nazionali e ai registri;
- c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza di tali sottosistemi, accertata in base alle pertinenti STI, norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza (CSM) di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798.
- d) della decisione favorevole dell'Agenzia emessa in conformità dell'articolo 19 della presente direttiva, nel caso di sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra che coinvolgono attrezzature del sistema europeo di controllo dei treni (European Train control System — ETCS) e/o del sistema globale di comunicazione mobile — ferrovie (Global System for Mobile Communications- Railway — GSM-R), e dell'osservanza dell'esito della procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, nel caso di una modifica al progetto di capitolato d'oneri o alla descrizione delle soluzioni tecniche previste intervenuta successivamente alla decisione favorevole.

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

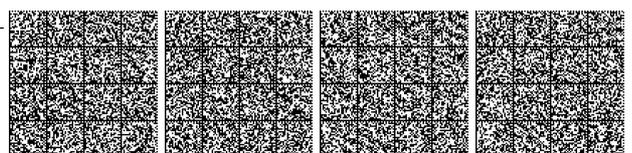
L'autorità nazionale preposta alla sicurezza verifica la completezza, la pertinenza e la coerenza del fascicolo e, nel caso di apparecchiature ERTMS a terra, l'osservanza della decisione favorevole dell'Agenzia emessa in conformità dell'articolo 19 della presente direttiva e, se del caso, l'osservanza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

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

- a) il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentire dei lavori previsti;
- b) è richiesta dalle STI pertinenti;
- c) è richiesta dai piani nazionali di esecuzione predisposti dagli Stati membri; oppure
- d) sono modificati i valori dei parametri sulla cui base l'autorizzazione era già stata rilasciata.

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

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



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

#### Articolo 19

##### Attuazione armonizzata dell'ERTMS nell'Unione

1. Nel caso di sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari a terra che coinvolgono attrezzature dell'ETCS e/o del GSM-R, l'Agenzia assicura l'attuazione armonizzata del sistema ERTMS nell'Unione.
2. Al fine di assicurare l'attuazione armonizzata dell'ERTMS e l'interoperabilità a livello dell'Unione, l'Agenzia, prima di qualsiasi gara d'appalto relativa alle apparecchiature ERTMS a terra, verifica se le soluzioni tecniche previste siano pienamente conformi alle pertinenti STI e siano pertanto pienamente interoperabili.
3. Il richiedente presenta una domanda di approvazione da parte dell'Agenzia. La domanda relativa a singoli progetti ERTMS o per una combinazione di progetti, una linea, un gruppo di linee o una rete è accompagnata da un fascicolo che include:
  - a) il progetto di capitolato d'oneri o la descrizione delle soluzioni tecniche previste;
  - b) prove documentali delle condizioni necessarie alla compatibilità tecnica e operativa del sottosistema con i veicoli destinati a circolare sulla rete di cui trattasi;
  - c) prove documentali della conformità delle soluzioni tecniche previste con le pertinenti STI;
  - d) altri eventuali documenti pertinenti, quali pareri dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, dichiarazioni di verifica o certificati di conformità.

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

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

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

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

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

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

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

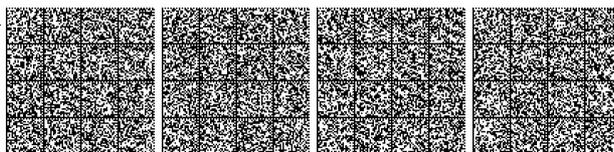
5. Un'eventuale decisione negativa da parte dell'Agenzia è da quest'ultima debitamente motivata. Il richiedente, entro un mese dal ricevimento di tale decisione, può presentare all'Agenzia una domanda motivata di riesame della sua decisione. L'Agenzia conferma o revoca la propria decisione entro due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

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

#### Articolo 20

##### Immissione sul mercato di sottosistemi mobili

1. Il richiedente immette sul mercato sottosistemi mobili soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali.
2. Il richiedente provvede in particolare all'ottenimento della pertinente dichiarazione di verifica.



## Articolo 21

**Autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo**

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

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

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

- a) dell'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili di cui è composto il veicolo a norma dell'articolo 20, sulla base della dichiarazione 'CE' di verifica;
- b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e se del caso, alle norme nazionali;
- c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e se del caso, alle norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798;
- d) della compatibilità tecnica del veicolo con la rete nell'area d'uso di cui al paragrafo 2, accertata in base alle pertinenti STI, e, se del caso, alle norme nazionali, ai registri dell'infrastruttura e al metodo comune di sicurezza sulla valutazione dei rischi di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798.

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

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

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

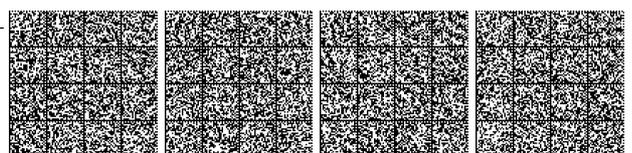
5. L'Agenzia rilascia autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo per i veicoli che hanno un'area d'uso in uno o più Stati membri. Al fine di rilasciare tali autorizzazioni l'Agenzia:

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

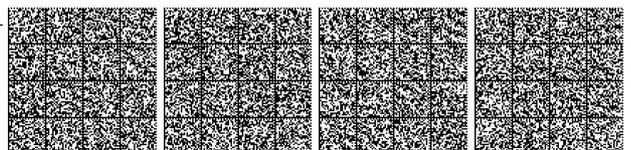
9. Entro il 16 giugno 2018 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, modalità pratiche che specificano:

- a) in che modo i requisiti per ottenere l'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo e l'autorizzazione del tipo di veicolo di cui al presente articolo, devono essere soddisfatti dal richiedente elencando anche i documenti necessari;
- b) i dettagli del processo di autorizzazione, come le fasi procedurali e i tempi per ogni fase del processo;
- c) in che modo i requisiti di cui al presente articolo devono essere soddisfatti dall'Agenzia e dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza devono soddisfare nel corso delle diverse fasi del processo di richiesta e di autorizzazione, incluso nella valutazione dei fascicoli dei richiedenti.

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

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

- a) l'area o le aree d'uso;
- b) i valori dei parametri previsti dalle STI e, se del caso, dalle norme nazionali per la verifica della compatibilità tecnica fra il veicolo e l'area d'uso;
- c) la conformità del veicolo alle pertinenti STI e norme nazionali in relazione ai parametri di cui alla lettera b);
- d) le condizioni per l'uso del veicolo e altre restrizioni.



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

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

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

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

- a) sono modificati i valori dei parametri di cui al paragrafo 10, lettera b), ed essi sono al di fuori della gamma dei parametri accettabili definiti nelle STI;
- b) il livello di sicurezza globale del veicolo interessato può risentire dei lavori previsti;
- c) è richiesta dalle STI pertinenti.

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

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

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

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

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

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



## Articolo 22

**Registrazione dei veicoli autorizzati all'immissione sul mercato**

1. Prima che un veicolo sia utilizzato per la prima volta e dopo il rilascio dell'autorizzazione d'immissione sul mercato in conformità dell'articolo 21, esso è registrato in un registro dei veicoli di cui all'articolo 47 su richiesta del detentore.
2. Quando l'area d'uso del veicolo è limitata al territorio di uno Stato membro, esso è registrato in quello Stato membro.
3. Quando l'area d'uso del veicolo copre il territorio di più di uno Stato membro, esso è registrato in uno degli Stati membri interessati.

## Articolo 23

**Controlli prima dell'utilizzo dei veicoli autorizzati**

1. Prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione d'immissione sul mercato, essa controlla:
  - a) che il veicolo sia stato autorizzato all'immissione sul mercato a norma dell'articolo 21 e sia debitamente registrato;
  - b) il veicolo sia compatibile con la tratta sulla base del registro dell'infrastruttura, le pertinenti STI o ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente e entro un termine ragionevole, qualora tale registro non esista o sia incompleto; e
  - c) il veicolo sia adeguatamente integrato nella composizione del treno in cui è previsto fare esercizio, tenendo conto del sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9 della direttiva (UE) 2016/798 e della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.
2. Ai fini del paragrafo 1, l'impresa ferroviaria può svolgere prove in cooperazione con il gestore dell'infrastruttura.

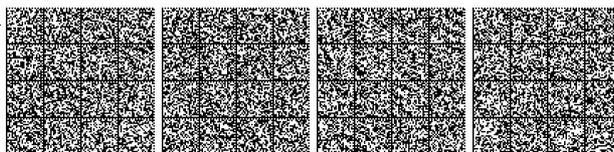
Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché le eventuali prove siano effettuate entro tre mesi dalla ricezione della domanda del richiedente.

## Articolo 24

**Autorizzazione del tipo di veicoli**

1. L'Agenzia o, se del caso, un'autorità nazionale preposta alla sicurezza può rilasciare le autorizzazioni del tipo di veicoli, secondo la procedura di cui all'articolo 21. La domanda di autorizzazione del tipo di veicoli e le informazioni su tutte le domande, sulle fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796.
2. Se l'Agenzia o un'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia un'autorizzazione d'immissione sul mercato di un veicolo, al tempo stesso e su richiesta del richiedente, rilascia l'autorizzazione del tipo di veicolo, che si riferisce a alla stessa area d'uso del veicolo.
3. Qualora siano modificate le disposizioni delle STI o delle norme nazionali alla base del rilascio dell'autorizzazione di un tipo di veicolo, la STI o la norma nazionale stabilisce se l'autorizzazione del tipo di veicolo preesistente resti valida o debba essere rinnovata. Se l'autorizzazione deve essere rinnovata, le verifiche effettuate dall'Agenzia o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza possono riguardare soltanto le norme modificate.
4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il modello di dichiarazione di conformità al tipo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.
5. La dichiarazione di conformità al tipo è redatta secondo:
  - a) le procedure di verifica delle pertinenti STI;
  - b) le procedure di valutazione della conformità definite nei moduli B+D, B+F e H1 della decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, qualora non si applichino le STI.

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



6. La Commissione può, se del caso, adottare atti di esecuzione che prevedono moduli ad hoc per la valutazione della conformità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.
7. Le autorizzazioni del tipo di veicolo sono registrate nel Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 48.

#### Articolo 25

##### Conformità dei veicoli a un tipo di veicolo autorizzato

1. Un veicolo o una serie di veicoli conforme a un tipo di veicolo autorizzato riceve, senza ulteriori verifiche, un'autorizzazione del veicolo a norma dell'articolo 21, sulla base di una dichiarazione di conformità a detto tipo di veicolo presentata dal richiedente.
2. Il rinnovo dell'autorizzazione di un tipo di veicolo di cui all'articolo 24, paragrafo 3, non influisce sulle autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo già rilasciate in base alla preesistente autorizzazione d'immissione sul mercato del tipo di veicolo.

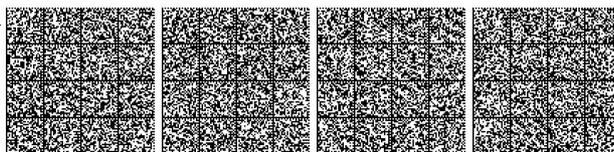
#### Articolo 26

##### Non conformità di veicoli o tipi di veicoli ai requisiti essenziali

1. Quando un'impresa ferroviaria riscontra, in fase di esercizio, che un veicolo che sta utilizzando non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, adotta le misure correttive necessarie per rendere il veicolo conforme. Può inoltre informare l'Agenzia ed eventuali autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate circa le misure prese. Se l'impresa ferroviaria dispone di prove che dimostrino che la non conformità era già presente nel momento in cui è stata rilasciata l'autorizzazione d'immissione sul mercato, ne informa l'Agenzia ed eventuali altre autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate.
2. Quando un'autorità nazionale preposta alla sicurezza viene a conoscenza, ad esempio durante il processo di supervisione di cui all'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/798, del fatto che un veicolo o un tipo di veicolo per il quale è stata rilasciata un'autorizzazione d'immissione sul mercato dall'Agenzia, ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, o dell'articolo 24, oppure dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza, ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 8, o dell'articolo 24, utilizzato conformemente alla sua destinazione, non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, ne informa l'impresa ferroviaria che utilizza il veicolo o il tipo di veicolo e le chiede di adottare le misure correttive necessarie per rendere il veicolo o i veicoli conformi. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa l'Agenzia e le eventuali altre autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate, comprese quelle che si trovano in un territorio dove è in corso la richiesta di autorizzazione d'immissione sul mercato di un veicolo dello stesso tipo.
3. Qualora, nei casi di cui ai paragrafi 1 o 2 del presente articolo, le misure correttive applicate dalle imprese ferroviarie non garantiscano la conformità ai requisiti essenziali applicabili e qualora tale non conformità porti a un rischio grave per la sicurezza, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata può adottare misure di sicurezza temporanee in virtù dei suoi compiti di supervisione, conformemente all'articolo 17, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/798. Possono inoltre essere applicate in parallelo misure di sicurezza temporanee sotto forma di sospensione dell'autorizzazione del tipo di un veicolo da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza o dell'Agenzia e sono soggette a controllo giurisdizionale e alla procedura di arbitrato di cui all'articolo 21, paragrafo 7.
4. Nei casi di cui al paragrafo 3, l'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza che ha rilasciato l'autorizzazione, a seguito di una revisione dell'efficacia delle misure adottate per affrontare il rischio grave per la sicurezza, può decidere di revocare o modificare l'autorizzazione qualora sia provato che, al momento dell'autorizzazione, non era soddisfatto un requisito essenziale. A tale scopo notificano la loro decisione al titolare dell'autorizzazione d'immissione sul mercato o dell'autorizzazione del tipo di veicolo, fornendo le ragioni che motivano le loro decisioni. Entro un mese dalla ricezione della decisione dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, il titolare può richiedere loro di riesaminare la decisione. In tal caso la decisione di revoca è temporaneamente sospesa. L'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di un mese a partire dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la decisione.

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

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



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

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

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

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

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

#### CAPO VI

#### ORGANISMI DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ

##### Articolo 27

#### **Autorità di notifica**

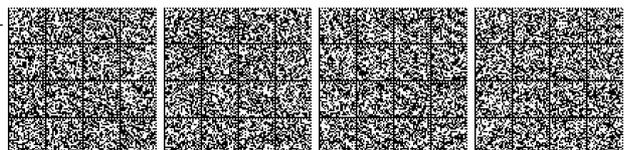
1. Gli Stati membri nominano autorità di notifica che sono responsabili dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione, la notifica e il controllo degli organismi di valutazione della conformità, inclusa la conformità all'articolo 34.
2. Gli Stati membri garantiscono che tali autorità notificchino alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi autorizzati a svolgere, in qualità di terzi, compiti di valutazione della conformità di cui agli articoli 10, paragrafo 2, e 15, paragrafo 1. ESSI garantiscono altresì di informare la Commissione e gli altri Stati membri in merito agli organismi designati di cui all'articolo 15, paragrafo 8.
3. Gli Stati membri possono decidere che la valutazione e il controllo di cui al paragrafo 1 siano eseguiti da un organismo nazionale di accreditamento ai sensi e in conformità del regolamento (CE) n. 765/2008.
4. Se l'autorità di notifica delega o altrimenti affida la valutazione, la notifica o il controllo di cui al paragrafo 1 del presente articolo a un organismo che non è un ente pubblico, tale organismo è una persona giuridica e rispetta le prescrizioni di cui all'articolo 28. Esso adotta disposizioni per coprire la responsabilità civile connessa alle proprie attività.
5. L'autorità di notifica si assume la piena responsabilità dei compiti svolti dall'organismo di cui al paragrafo 3.

##### Articolo 28

#### **Prescrizioni relative alle autorità di notifica**

L'autorità di notifica:

- a) è istituita in modo da evitare conflitti d'interesse con gli organismi di valutazione della conformità;
- b) è organizzata e gestita in modo che ne siano salvaguardate l'obiettività e l'imparzialità delle attività;
- c) è organizzata in modo che ogni decisione relativa alla notifica di un organismo di valutazione della conformità sia presa da persone competenti diverse da quelle che hanno eseguito la valutazione;
- d) non offre né fornisce attività eseguite dagli organismi di valutazione della conformità o servizi di consulenza su base commerciale o concorrenziale;
- e) salvaguarda la riservatezza delle informazioni ottenute;
- f) dispone di personale competente in numero sufficiente a garantire l'adeguata esecuzione dei compiti affidatili.



## Articolo 29

**Obbligo delle autorità di notifica di fornire informazioni**

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

La Commissione rende pubbliche dette informazioni.

## Articolo 30

**Organismi di valutazione della conformità**

1. Ai fini della notifica, l'organismo di valutazione della conformità soddisfa i requisiti previsti ai paragrafi da 2 a 7 del presente articolo e agli articoli 31 e 32.
2. L'organismo di valutazione della conformità è stabilito a norma del diritto nazionale e ha personalità giuridica.
3. L'organismo di valutazione della conformità è in grado di eseguire tutti i compiti di valutazione della conformità che la pertinente STI gli ha affidato e per cui è stato notificato, indipendentemente dal fatto che li esegua in prima persona o che siano eseguiti per suo conto e sotto la sua responsabilità.

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

- a) del necessario personale dotato di conoscenze tecniche e di esperienza sufficiente e adeguata all'esecuzione dei compiti di valutazione della conformità;
- b) delle pertinenti descrizioni delle procedure in base alle quali è effettuata la valutazione della conformità, a garanzia della trasparenza di tali procedure e della capacità di applicarle. Predisporre politiche e procedure appropriate per scindere i compiti che svolge in qualità di organismo notificato di valutazione della conformità dalle altre attività;
- c) delle procedure idonee all'esecuzione delle attività, che tengono debitamente conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo.

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

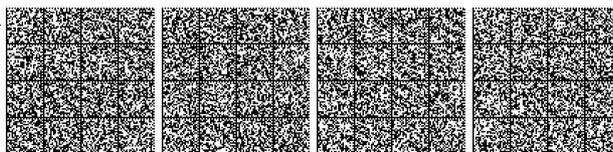
4. L'organismo di valutazione della conformità sottoscrive un contratto di assicurazione per la responsabilità civile, sempreché tale responsabilità non sia assunta dallo Stato ai sensi del diritto nazionale o a meno che lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione della conformità.
5. Il personale dell'organismo di valutazione della conformità è tenuto al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio dei compiti affidatigli in base alla pertinente STI o a qualsiasi disposizione esecutiva di diritto nazionale, tranne nei confronti delle autorità competenti dello Stato membro in cui esercita le attività. Sono tutelati i diritti di proprietà.
6. L'organismo di valutazione della conformità partecipa alle attività di normazione pertinenti e alle attività del gruppo di coordinamento degli organismi notificati di valutazione della conformità, istituito a norma del pertinente diritto dell'Unione, ovvero assicura che il suo personale addetto alle valutazioni ne sia informato, e applica come guida generale le decisioni e i documenti amministrativi prodotti da tale gruppo.
7. Gli organismi di valutazione della conformità, che sono notificati in relazione ai sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra e/o di bordo, partecipano alle attività del gruppo dell'ERTMS di cui all'articolo 29 del regolamento (UE) 2016/796 ovvero assicurano che il loro personale addetto alle valutazioni ne sia informato. L'organismo si attiene agli orientamenti scaturiti dai lavori di detto gruppo. L'organismo di valutazione della conformità che reputa inopportuna o impossibile l'applicazione di tali orientamenti sottopone al gruppo di lavoro dell'ERTMS osservazioni volte a un loro miglioramento costante.

## Articolo 31

**Imparzialità degli organismi di valutazione della conformità**

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

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



2. È garantita l'imparzialità dell'organismo di valutazione della conformità, dei suoi alti dirigenti e del personale addetto alle valutazioni.
3. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale responsabile di svolgere i compiti di valutazione della conformità non sono il progettista, il fabbricante, il fornitore, l'installatore, l'acquirente, il proprietario, l'utilizzatore, il manutentore dei prodotti che l'organismo valuta, né il mandatario di uno di questi soggetti. Non è per questo precluso l'uso dei prodotti valutati che sono necessari per il funzionamento dell'organismo di valutazione della conformità o il loro uso per scopi privati.
4. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale responsabile di svolgere i compiti di valutazione della conformità non intervengono direttamente nella progettazione, fabbricazione o costruzione, nell'immissione sul mercato, nell'installazione, nell'utilizzo o nella manutenzione di detti prodotti, né rappresentano i soggetti coinvolti in tali attività. Non svolgono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo è notificato. Tale divieto si applica in particolare ai servizi di consulenza.
5. L'organismo di valutazione della conformità assicura che le attività delle proprie affiliate o dei subappaltatori non si ripercuotano sulla riservatezza, sull'obiettività o sull'imparzialità delle sue attività di valutazione della conformità.
6. L'organismo di valutazione della conformità e il suo personale svolgono le attività di valutazione della conformità con la massima integrità professionale e con la necessaria competenza tecnica specifica e sono liberi da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzarne il giudizio o influire sui risultati delle loro attività di valutazione della conformità, in particolare a opera di persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.

#### Articolo 32

##### **Personale degli organismi di valutazione della conformità**

1. Il personale responsabile dell'esecuzione delle attività di valutazione della conformità possiede le competenze seguenti:
  - a) una formazione tecnica e professionale solida che include tutte le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo di valutazione della conformità è stato notificato;
  - b) soddisfacenti conoscenze delle prescrizioni relative alle valutazioni che esegue e un'adeguata autorità per eseguire tali valutazioni;
  - c) una conoscenza e una comprensione adeguate dei requisiti essenziali, delle norme armonizzate applicabili e delle disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione;
  - d) la capacità di elaborare certificati, registri e rapporti atti a dimostrare che le valutazioni sono state eseguite.
2. La retribuzione degli alti dirigenti e del personale addetto alle valutazioni dell'organismo di valutazione della conformità non dipende dal numero di valutazioni eseguite né dai risultati di tali valutazioni.

#### Articolo 33

##### **Presunzione di conformità dell'organismo di valutazione della conformità**

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

#### Articolo 34

##### **Affiliate e subappaltatori degli organismi notificati**

1. L'organismo notificato che subappalta compiti specifici connessi alla valutazione della conformità oppure ricorre a un'affiliata provvede a che il subappaltatore o l'affiliata rispettino le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32 e ne informa di conseguenza l'autorità di notifica.
2. L'organismo notificato si assume la completa responsabilità dei compiti eseguiti dai subappaltatori o dalle affiliate, ovunque siano stabiliti.



3. Le attività dell'organismo notificato possono essere subappaltate o fatte eseguire da un'affiliata solo con il consenso del cliente.
4. L'organismo notificato tiene a disposizione dell'autorità di notifica i documenti pertinenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e il lavoro da essi eseguito in conformità alla pertinente STI.

#### Articolo 35

##### **Organismi interni accreditati**

1. I richiedenti possono far eseguire attività di valutazione della conformità da un organismo interno accreditato, ai fini dell'espletamento delle procedure previste dal modulo A1, A2, C1 o C2 di cui all'allegato II della decisione n. 768/2008/CE e dai moduli CA1 e CA2 di cui all'allegato I della decisione 2010/713/UE. Tale organismo costituisce una parte separata e distinta del richiedente interessato e non partecipa alla progettazione, alla produzione, alla fornitura, all'installazione, all'utilizzo o alla manutenzione dei prodotti che valuta.
2. L'organismo interno accreditato soddisfa i seguenti requisiti:
  - a) è accreditato a norma del regolamento (CE) n. 765/2008;
  - b) esso e il suo personale, nell'ambito dell'impresa di cui fanno parte, devono essere identificabili a livello dell'organizzazione e avere metodi di elaborazione delle relazioni che ne garantiscano la loro imparzialità e devono dimostrarlo al competente organismo nazionale di accreditamento;
  - c) né esso né il suo personale sono responsabili della progettazione, della fabbricazione, della fornitura, dell'installazione, del funzionamento o della manutenzione dei prodotti che valutano e non partecipano ad attività che possano pregiudicare la loro indipendenza di giudizio o integrità nelle attività di valutazione che svolgono;
  - d) fornisce i suoi servizi esclusivamente all'impresa di cui fa parte.
3. L'organismo interno accreditato non è notificato agli Stati membri o alla Commissione, ma l'impresa di cui fa parte o l'organismo nazionale di accreditamento dà informazioni sul suo accreditamento all'autorità di notifica su richiesta di questa.

#### Articolo 36

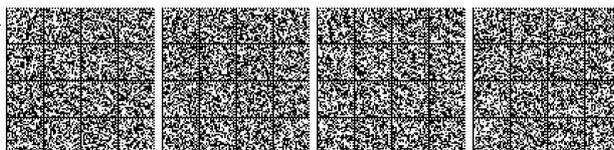
##### **Domanda di notifica**

1. L'organismo di valutazione della conformità presenta domanda di notifica all'autorità di notifica dello Stato membro in cui è stabilito.
2. Tale domanda è corredata di una descrizione delle attività di valutazione della conformità, del modulo o dei moduli di valutazione della conformità e dell'indicazione del prodotto o dei prodotti per i quali l'organismo dichiara di essere competente, nonché, se disponibile, di un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento che attesti che l'organismo di valutazione della conformità è conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.
3. Qualora non possa produrre un certificato di accreditamento, l'organismo di valutazione della conformità fornisce all'autorità di notifica tutte le prove documentali necessarie per la verifica, il riconoscimento e il controllo periodico della sua conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.

#### Articolo 37

##### **Procedura di notifica**

1. Le autorità di notifica notificano solo gli organismi di valutazione della conformità che soddisfano le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.
2. Le autorità di notifica notificano gli organismi di cui al paragrafo 1, alla Commissione e agli altri Stati membri utilizzando lo strumento elettronico di notifica elaborato e gestito dalla Commissione.
3. La notifica include tutti i dettagli riguardanti le attività di valutazione della conformità, il modulo o i moduli di valutazione della conformità e l'indicazione del prodotto o prodotti interessati, nonché il relativo certificato di accreditamento o altra attestazione di competenza di cui al paragrafo 4.
4. Qualora una notifica non sia basata sul certificato di accreditamento di cui all'articolo 36, paragrafo 2, l'autorità di notifica fornisce alla Commissione e agli altri Stati membri le prove documentali che attestano la competenza dell'organismo di valutazione della conformità nonché le disposizioni predisposte per fare in modo che tale organismo sia controllato periodicamente e continui a soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.



5. L'organismo interessato può svolgere attività di organismo notificato solo se né la Commissione né gli altri Stati membri sollevano obiezioni entro due settimane dalla notifica, qualora sia usato il certificato di accreditamento, o altrimenti entro due mesi dalla notifica.
6. Sono notificate alla Commissione e agli altri Stati membri le eventuali successive modifiche di rilievo della notifica.

*Articolo 38*

**Numeri di identificazione ed elenchi degli organismi notificati**

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

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

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

La Commissione provvede a che detto elenco sia tenuto aggiornato.

*Articolo 39*

**Modifica della notifica**

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

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

*Articolo 40*

**Contestazione della competenza degli organismi notificati**

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

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

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

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

*Articolo 41*

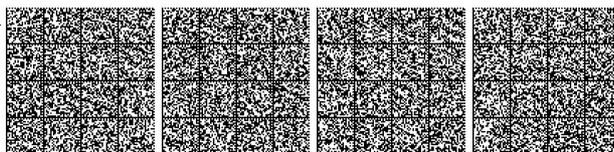
**Obblighi operativi degli organismi notificati**

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

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

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

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



4. Un organismo notificato che, nel corso del controllo della conformità successivo al rilascio di un certificato, riscontra che un prodotto non è più conforme alla pertinente STI o alle corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche chiede al fabbricante di adottare le misure correttive appropriate e all'occorrenza sospende o revoca il certificato.
5. In mancanza di misure correttive o se queste non producono l'effetto desiderato, l'organismo notificato limita, sospende o revoca il certificato, secondo i casi.

#### Articolo 42

##### **Obbligo degli organismi notificati di fornire informazioni**

1. Gli organismi notificati informano l'autorità di notifica:
  - a) di qualunque rifiuto, limitazione, sospensione o revoca del certificato;
  - b) di qualunque circostanza che incida sull'ambito d'applicazione e sulle condizioni della notifica;
  - c) di eventuali richieste di informazioni che ha ricevuto dalle autorità di vigilanza sul mercato in relazione ad attività di valutazione della conformità;
  - d) su richiesta, delle attività di valutazione della conformità eseguite nell'ambito della notifica e di qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.Le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza sono anche informate di qualunque rifiuto, limitazione, sospensione o revoca del certificato di cui alla lettera a).
2. Gli organismi notificati forniscono le pertinenti informazioni sulle questioni relative ai risultati negativi e, su richiesta, ai risultati positivi della valutazione della conformità agli altri organismi notificati ai sensi della presente direttiva che svolgono analoghe attività di valutazione della conformità sugli stessi prodotti.
3. Gli organismi notificati forniscono all'Agenzia i certificati 'CE' di verifica dei sottosistemi, i certificati 'CE' di conformità dei componenti di interoperabilità e i certificati 'CE' di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità.

#### Articolo 43

##### **Scambio di migliori prassi**

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

#### Articolo 44

##### **Coordinamento degli organismi notificati**

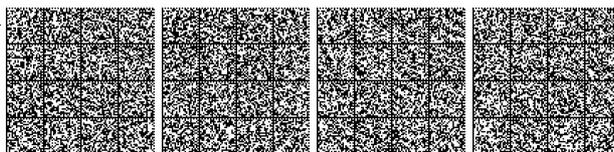
La Commissione provvede a un coordinamento e a una cooperazione appropriati tra gli organismi notificati a norma della presente direttiva attraverso l'istituzione di un gruppo settoriale di organismi notificati. L'Agenzia sostiene le attività degli organismi notificati a norma dell'articolo 24 del regolamento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

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

#### Articolo 45

##### **Organismi designati**

1. I requisiti relativi agli organismi di valutazione della conformità di cui agli articoli da 30 a 34 si applicano altresì agli organismi designati a norma dell'articolo 15, paragrafo 8, salvo:
  - a) nel caso delle competenze richieste al suo personale ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, lettera c), laddove l'organismo designato è in possesso di una conoscenza e di una comprensione adeguate del diritto nazionale;
  - b) nel caso dei documenti da tenere a disposizione dell'autorità di notifica a norma dell'articolo 34, paragrafo 4, laddove l'organismo designato includa documenti relativi ai lavori realizzati da affiliate o subappaltatori in relazione alle pertinenti norme nazionali.
2. Gli obblighi operativi di cui all'articolo 41 si applicano anche agli organismi designati a norma dell'articolo 15, paragrafo 8, salvo che tali obblighi si riferiscono a norme nazionali invece che alle STI.
3. L'obbligo di informazione di cui all'articolo 42, paragrafo 1, si applica altresì agli organismi designati che di conseguenza informano gli Stati membri.



## CAPO VII

## REGISTRI

## Articolo 46

**Sistema di numerazione dei veicoli**

1. Al momento della registrazione l'autorità competente dello Stato membro di registrazione attribuisce ad ogni veicolo un numero europeo del veicolo (European Vehicle Number — EVN) a norma dell'articolo 22. Ogni veicolo è contrassegnato con l'EVN che gli è attribuito.
2. Le specifiche dell'EVN sono descritte nelle misure di cui all'articolo 47, paragrafo 2, conformemente alla pertinente STI.
3. Ad ogni veicolo è attribuito un solo EVN, salvo disposizione contraria delle misure di cui all'articolo 47, paragrafo 2, conformemente alla pertinente STI.
4. In deroga al paragrafo 1, nel caso di veicoli utilizzati o intesi a essere utilizzati da o verso paesi terzi il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.

## Articolo 47

**Registri dei veicoli**

1. Fino a quando il registro europeo dei veicoli (European Vehicle Register — EVR) di cui al paragrafo 5 non è operativo, ciascuno Stato membro tiene un registro nazionale dei veicoli. Tale registro:
  - a) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo 2;
  - b) è tenuto aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;
  - c) è accessibile alle autorità nazionali preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 22 della direttiva (UE) 2016/798, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE, all'Agenzia, alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e alle persone o organizzazioni che registrano veicoli o che figurano nel registro.
2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni per i registri nazionali dei veicoli concernenti contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.
3. Il registro nazionale dei veicoli contiene almeno i seguenti elementi:
  - a) l'EVN;
  - b) gli estremi della dichiarazione 'CE' di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;
  - c) gli estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 48;
  - d) le generalità del proprietario del veicolo e del suo detentore;
  - e) le restrizioni di esercizio del veicolo;
  - f) gli estremi del soggetto responsabile della manutenzione.
4. Fintantoché i registri nazionali dei veicoli degli Stati membri non sono collegati, in conformità della specifica di cui al paragrafo 2, ciascuno Stato membro aggiorna il proprio registro, limitatamente ai dati che lo riguardano, inserendovi le modifiche apportate da un altro Stato membro al proprio registro.
5. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi indebiti per gli Stati membri e le parti interessate, entro il 16 giugno 2018 la Commissione, tenendo conto dei risultati di una valutazione dei costi e dei benefici, adotta mediante atti di esecuzione le specifiche tecniche e funzionali per il registro europeo dei veicoli che dovrebbe incorporare i registri nazionali dei veicoli al fine di assicurare un'interfaccia armonizzata per tutti gli utenti per la registrazione dei veicoli e la gestione dei dati. Si applicano il paragrafo 1, lettere b) e c), e il paragrafo 3. Tale specifica include contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati nonché le fasi della migrazione.



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

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

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

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

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

#### Articolo 48

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

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

- a) è pubblico e accessibile per via elettronica;
- b) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo 2;
- c) è collegato con i pertinenti registri dei veicoli.

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

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

- a) le caratteristiche tecniche del tipo di veicolo quali definite nelle pertinenti STI, comprese le caratteristiche relative all'accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta;
- b) il nome del fabbricante;
- c) i dati delle autorizzazioni relativi all'area d'uso per un tipo di veicolo, incluse le eventuali restrizioni o revoche.

#### Articolo 49

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

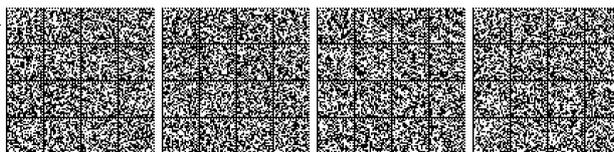
1. Ciascuno Stato membro garantisce la pubblicazione di un registro dell'infrastruttura, che indica i valori dei parametri della rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati previsti dalla pertinente STI.

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

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

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

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



## CAPO VIII

## DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

## Articolo 50

**Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 15 giugno 2016. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. È di particolare importanza che la Commissione segua la propria pratica abituale e svolga consultazioni a livello di esperti, compresi gli esperti degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.
4. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

## Articolo 51

**Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

## Articolo 52

**Motivazione**

Ogni decisione presa in applicazione della presente direttiva e concernente la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o la verifica dei sottosistemi facenti parte del sistema ferroviario dell'Unione o in applicazione degli articoli 7, 12 e 17, è motivata in modo dettagliato. Essa è notificata all'interessato al più presto, con l'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalla normativa in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro i quali tali mezzi devono essere esperiti.

## Articolo 53

**Relazioni e informazione**

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

<sup>(1)</sup> Direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (G.U.L. 235 del 17.9.1996, pag. 6).



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

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

#### Articolo 54

##### **Regime transitorio per l'utilizzazione dei veicoli**

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

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

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

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

#### Articolo 55

##### **Altre disposizioni transitorie**

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

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

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

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

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

#### Articolo 56

##### **Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia**

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

#### Articolo 57

##### **Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli 1 e 2, all'articolo 7, paragrafi da 1 a 4 e 6, all'articolo 8, all'articolo 9, paragrafo 1, all'articolo 10, paragrafo 5, all'articolo 11, paragrafi 1, 3 e 4, agli articoli 12, 13 e 14, all'articolo 15, paragrafi da 1 a 8,



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

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

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

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

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

Tuttavia, non appena un organismo pubblico o privato presenta una domanda ufficiale di costruire una linea ferroviaria in vista del suo esercizio da parte di una o più imprese ferroviarie, lo Stato membro interessato adotta le misure volte ad applicare gli articoli di cui al primo comma entro due anni dalla ricezione della domanda.

#### Articolo 58

##### Abrogazione

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

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

#### Articolo 59

##### Entrata in vigore

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

#### Articolo 60

##### Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, l'11 maggio 2016

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT



## ALLEGATO I

**Elementi del sistema ferroviario dell'Unione****1. Rete**

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

- a) le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h;
- b) le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h;
- c) le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Questa categoria comprende anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminal, ai depositi ecc. che sono percorsi a velocità convenzionale dal materiale rotabile ad alta velocità;
- d) le linee convenzionali previste per il traffico 'passeggeri';
- e) le linee convenzionali previste per il traffico misto (passeggeri e merci);
- f) le linee convenzionali previste per il traffico 'merci';
- g) i nodi 'passeggeri';
- h) i nodi merci, compresi i terminali intermodali;
- i) le linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

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

**2. Veicoli**

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

- locomotive e materiale rotabile per passeggeri, comprese le unità di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici e le carrozze passeggeri;
- carri merci, compresi i veicoli a piano basso progettati per l'intera rete e i veicoli progettati per il trasporto di autocarri;
- veicoli speciali, quali i mezzi d'opera.

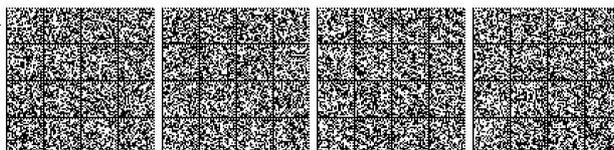
Detto elenco di veicoli include quelli specialmente progettati per circolare su diversi tipi di linee ad alta velocità di cui al punto 1.

## ALLEGATO II

**SOTTOSISTEMI****1. Elenco dei sottosistemi**

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

- a) settori di natura strutturale:
  - infrastruttura,
  - energia,
  - controllo-comando e segnalamento a terra,
  - controllo-comando e segnalamento di bordo,
  - materiale rotabile; oppure



- b) settori di natura funzionale:
- esercizio e gestione del traffico,
  - manutenzione,
  - applicazioni telematiche per i servizi passeggeri e merci.

## 2. Descrizione dei sottosistemi

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

### 2.1. Infrastrutture

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

### 2.2. Energia

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

### 2.3. Controllo-comando e segnalamento a terra

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

### 2.4. Controllo-comando e segnalamento di bordo

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

### 2.5. Esercizio e gestione del traffico

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

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

### 2.6. Applicazioni telematiche

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

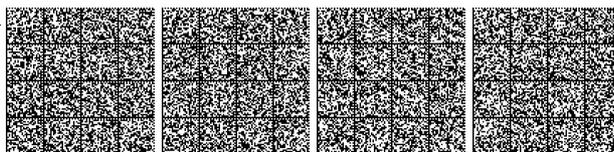
- a) le applicazioni per i servizi passeggeri, compresi i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione, i sistemi di pagamento, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni e con altri modi di trasporto;
- b) le applicazioni per il trasporto merci, compresi i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione, la gestione delle coincidenze con altri modi di trasporto, la produzione dei documenti elettronici di accompagnamento.

### 2.7. Materiale rotabile

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

### 2.8. Manutenzione

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



## ALLEGATO III

## REQUISITI ESSENZIALI

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

- 1.1.1. La progettazione, la costruzione o l'assemblaggio, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza a un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.
- 1.1.2. I parametri legati al contatto ruota-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata. I parametri delle apparecchiature del freno devono garantire che sia possibile l'arresto nella distanza di frenatura prevista alla velocità massima autorizzata.
- 1.1.3. I componenti adoperati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di esercizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.
- 1.1.4. La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono essere fatte allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.
- 1.1.5. I dispositivi destinati a essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere l'utilizzazione sicura dei dispositivi né la salute o la sicurezza degli utenti se usati in modo prevedibile sebbene non conforme alle istruzioni indicate.

1.2. *Affidabilità e disponibilità*

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

1.3. *Salute*

- 1.3.1. I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.
- 1.3.2. La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

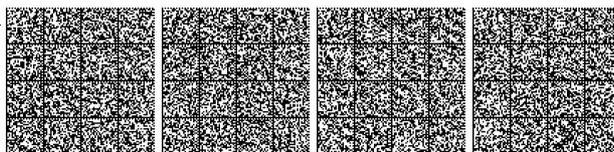
1.4. *Protezione dell'ambiente*

- 1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario deve essere valutato e considerato al momento della progettazione del sistema secondo il diritto dell'Unione.
- 1.4.2. I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.
- 1.4.3. Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.
- 1.4.4. La progettazione e l'esercizio del sistema ferroviario non devono portare ad un livello inammissibile di rumore da esso emesso:
  - nelle aree in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria, come definita all'articolo 3, punto 3 della direttiva 2012/34/UE, e
  - nella cabina del macchinista.
- 1.4.5. L'esercizio del sistema ferroviario non deve provocare nel suolo un livello di vibrazioni inaccettabile per le attività e l'ambiente attraversato nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

1.5. *Compatibilità tecnica*

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

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



## 1.6. Accessibilità

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

## 2. Requisiti particolari di ogni sottosistema

### 2.1. Infrastruttura

#### 2.1.1. Sicurezza

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

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

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

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

#### 2.1.2. Accessibilità

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

### 2.2. Energia

#### 2.2.1. Sicurezza

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

#### 2.2.2. Protezione dell'ambiente

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

#### 2.2.3. Compatibilità tecnica

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

- permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate,
- nel caso dei sistemi di alimentazione di energia elettrica, essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

### 2.3. Controllo-comando e segnalamento

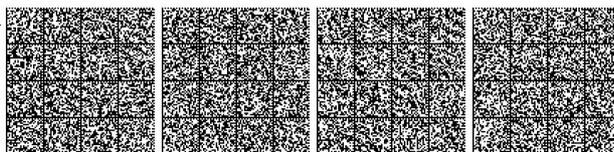
#### 2.3.1. Sicurezza

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

#### 2.3.2. Compatibilità tecnica

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

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



## 2.4. *Materiale rotabile*

### 2.4.1. Sicurezza

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

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

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

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

In caso di pericolo, alcuni dispositivi devono permettere ai passeggeri di segnalare il pericolo al macchinista e al personale di scorta di mettersi in contatto con loro.

Deve essere garantita la sicurezza dei passeggeri durante la salita e discesa dai treni. Le porte di accesso devono essere munite di un sistema di chiusura e di apertura che garantisca la sicurezza dei passeggeri.

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

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

È obbligatorio a bordo dei treni un sistema di illuminazione di emergenza, di intensità e autonomia sufficienti.

I treni devono essere attrezzati con un sistema di sonorizzazione che consenta la trasmissione di messaggi ai passeggeri da parte del personale viaggiante.

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

### 2.4.2. Affidabilità e disponibilità

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

### 2.4.3. Compatibilità tecnica

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

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

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

### 2.4.4. Controllo

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

### 2.4.5. Accessibilità

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

## 2.5. *Manutenzione*

### 2.5.1. Salute e sicurezza

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

### 2.5.2. Protezione dell'ambiente

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



### 2.5.3. Compatibilità tecnica

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

### 2.6. *Esercizio e gestione del traffico*

#### 2.6.1. Sicurezza

L'uniformità delle norme di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di condotta, del personale viaggiante e di quello dei centri di controllo devono garantire un esercizio sicuro, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

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

#### 2.6.2. Affidabilità e disponibilità

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

#### 2.6.3. Compatibilità tecnica

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

#### 2.6.4. Accessibilità

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

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

#### 2.7.1. Compatibilità tecnica

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

Bisogna garantire per queste applicazioni:

- che le banche dati, il software e i protocolli di comunicazione dati siano sviluppati in modo da garantire massime possibilità di scambio dati sia tra applicazioni diverse che tra operatori diversi, con le esclusioni dei dati commerciali di carattere riservato,
- un accesso agevole alle informazioni per gli utenti.

#### 2.7.2. Affidabilità e disponibilità

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

#### 2.7.3. Salute

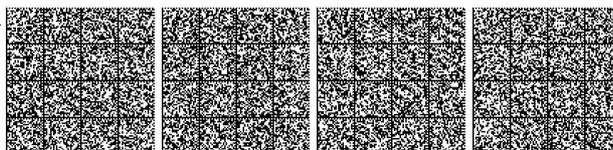
Le interfacce di questi sistemi con l'utenza devono rispettare le norme minime in materia di ergonomia e protezione della salute.

#### 2.7.4. Sicurezza

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

#### 2.7.5. Accessibilità

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



## ALLEGATO IV

## PROCEDURA 'CE' DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

## 1. PRINCIPI GENERALI

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

## 2. CERTIFICATO DI VERIFICA RILASCIATO DA UN ORGANISMO NOTIFICATO

2.1. **Introduzione**

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

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

2.2. **Dichiarazione intermedia di verifica (DIV) (Intermediate Statement of Verification (ISV))**2.2.1. *Principi*

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

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

2.2.2. *Parti del sottosistema*

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

2.2.3. *Fasi della procedura di verifica*

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

- a) progetto complessivo;
- b) produzione: realizzazione, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di ingegneria civile, la fabbricazione, il montaggio dei componenti e la taratura complessiva;
- c) prove finali.

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

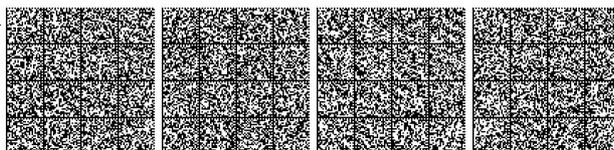
2.3. **Certificato di verifica**

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

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

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

- a) verifica che le DIV coprano correttamente i pertinenti requisiti della o delle STI,
- b) verifica tutti gli aspetti che non sono coperti dalle DIV, e
- c) verifica le prove finali del sottosistema nel suo complesso.



- 2.3.3. In caso di modifica di un sottosistema già coperto da un certificato di verifica, l'organismo notificato esegue esclusivamente gli esami e le prove che sono pertinenti e necessari, vale a dire che la valutazione fa riferimento solo alle parti modificate del sottosistema e alle loro interfacce con le parti del sottosistema non modificate.
- 2.3.4. Ogni organismo notificato che partecipa alla verifica di un sottosistema prepara la documentazione, in conformità dell'articolo 15, paragrafo 4, che riguarda l'ambito di applicazione delle proprie attività.

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

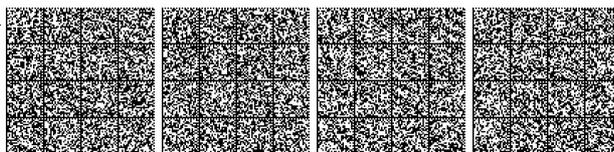
La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione 'CE' di verifica è raccolta dal richiedente e comprende gli elementi seguenti:

- a) le caratteristiche tecniche relative al progetto inclusi i disegni generali e di dettaglio relativi alla fase esecutiva, gli schemi elettrici e idraulici, gli schemi dei circuiti di controllo, la descrizione dei sistemi automatici e di elaborazione dei dati a un livello di dettaglio sufficiente per documentare la verifica della conformità effettuata, la documentazione relativa a esercizio e manutenzione ecc., pertinenti per il sottosistema in questione;
- b) un elenco dei componenti d'interoperabilità di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera d), incorporati nel sottosistema;
- c) la documentazione di cui all'articolo 15, paragrafo 4, prodotta da ciascun organismo notificato coinvolto nella verifica del sottosistema, che deve comprendere:
- copie delle dichiarazioni 'CE' di verifica e, ove applicabile, delle dichiarazioni 'CE' di idoneità all'impiego redatte per i componenti di interoperabilità di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera d), accompagnate se necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti dagli organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni,
  - se disponibile, la DIV che accompagna il certificato di verifica, compreso il risultato della verifica da parte dell'organismo notificato circa la validità della DIV stessa,
  - il certificato di verifica, accompagnato dalle corrispondenti note di calcolo e firmato dall'organismo notificato responsabile della verifica, che dichiara la conformità del sottosistema ai requisiti della o delle pertinenti STI e in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte; il certificato di verifica deve essere inoltre accompagnato dai rapporti di ispezione e audit redatti dallo stesso organismo nell'ambito della propria missione, come precisato ai punti 2.5.2 e 2.5.3;
- d) i certificati di verifica rilasciati in conformità di altri atti giuridici dell'Unione;
- e) quando è richiesta la verifica dell'integrazione in condizioni di sicurezza a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, lettera c) e dell'articolo 21, paragrafo 3, lettera c), la pertinente documentazione tecnica comprende il o i rapporti di valutazione dei valutatori sui CSM per la valutazione del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

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

- 2.5.1. L'organismo notificato responsabile di verificare la produzione deve avere accesso permanente ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario, agli impianti di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi ritenuti da esso necessari per l'espletamento della propria missione. L'organismo notificato deve ricevere dal richiedente tutti i documenti utili a tale scopo, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.
- 2.5.2. L'organismo notificato responsabile di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per confermare la conformità alla o alle pertinenti STI. Esso fornisce un rapporto di audit ai responsabili della realizzazione. La presenza dell'organismo notificato potrebbe essere richiesta durante certe fasi delle operazioni di costruzione.
- 2.5.3. L'organismo notificato può inoltre compiere visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere ad audit completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché, se applicabile, un rapporto di audit ai responsabili della realizzazione.
- 2.5.4. L'organismo notificato deve essere in grado di controllare un sottosistema che include un componente di interoperabilità, al fine di valutarne, quando richiesto dalla STI corrispondente, l'idoneità all'impiego nell'ambiente ferroviario cui è destinato.

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



## 2.6. **Presentazione della documentazione**

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

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

## 2.7. **Pubblicazione**

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

- a) le richieste di verifica e le DIV ricevute;
- b) la richiesta di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego di componenti di interoperabilità;
- c) le DIV rilasciate o rifiutate;
- d) i certificati di verifica e i certificati 'CE' di idoneità all'impiego rilasciati o rifiutati;
- e) i certificati di verifica rilasciati o rifiutati.

## 2.8. **Lingua**

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

## 3. CERTIFICATO DI VERIFICA RILASCIATO DA UN ORGANISMO DESIGNATO

### 3.1. **Introduzione**

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

### 3.2. **Certificato di verifica**

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

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

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

### 3.3. **Documentazione**

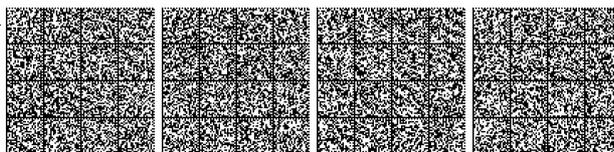
La documentazione prodotta dall'organismo designato e che accompagna il certificato di verifica nel caso di norme nazionali deve essere inclusa nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione 'CE' di verifica di cui al punto 2.4 e contenere i dati tecnici pertinenti per la valutazione della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

### 3.4. **Lingua**

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

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

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



## ALLEGATO V

## PARTE A

**Direttive abrogate ed elenco delle relative modifiche successive**

(di cui all'articolo 58)

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

## PARTE B

**Termini di recepimento nel diritto nazionale**

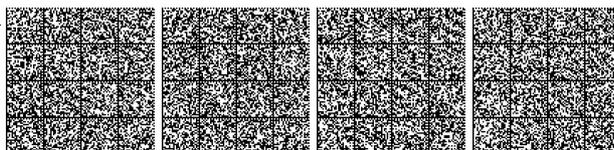
(cfr. articolo 57)

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

## ALLEGATO VI

**Tavola di concordanza**

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



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

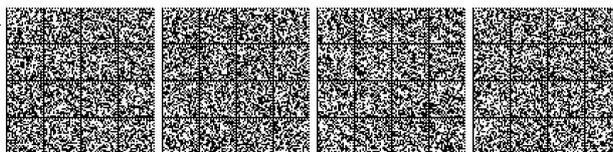
#### Dichiarazione della Commissione sui documenti esplicativi

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

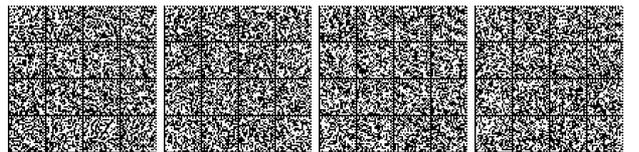
17CE2299

ADELE VERDE, *redattore*DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2017-GUE-087) Roma, 2017 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.



*pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca*



GAZZETTA  UFFICIALE  
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

**CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)**

**validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013**

**GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)**

	<u>CANONE DI ABBONAMENTO</u>
<b>Tipo A</b> Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari: <i>(di cui spese di spedizione € 257,04)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 128,52)*</i>	- annuale € <b>438,00</b> - semestrale € <b>239,00</b>
<b>Tipo B</b> Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale: <i>(di cui spese di spedizione € 19,29)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 9,64)*</i>	- annuale € <b>68,00</b> - semestrale € <b>43,00</b>
<b>Tipo C</b> Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE: <i>(di cui spese di spedizione € 41,27)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 20,63)*</i>	- annuale € <b>168,00</b> - semestrale € <b>91,00</b>
<b>Tipo D</b> Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali: <i>(di cui spese di spedizione € 15,31)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 7,65)*</i>	- annuale € <b>65,00</b> - semestrale € <b>40,00</b>
<b>Tipo E</b> Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni: <i>(di cui spese di spedizione € 50,02)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 25,01)*</i>	- annuale € <b>167,00</b> - semestrale € <b>90,00</b>
<b>Tipo F</b> Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali: <i>(di cui spese di spedizione € 383,93)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 191,46)*</i>	- annuale € <b>819,00</b> - semestrale € <b>431,00</b>

**N.B.:** L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

**CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO**

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

**PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI**

(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita: serie generale	€ 1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo serie speciale, concorsi, prezzo unico	€ 1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

**I.V.A. 4% a carico dell'Editore**

**PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI**

*(di cui spese di spedizione € 129,11)\**  
*(di cui spese di spedizione € 74,42)\**

- annuale € **302,47**  
- semestrale € **166,36**

**GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II**

*(di cui spese di spedizione € 40,05)\**  
*(di cui spese di spedizione € 20,95)\**

- annuale € **86,72**  
- semestrale € **55,46**

Prezzi di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

**Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.**

Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

**RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI**

Abbonamento annuo	€ <b>190,00</b>
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%	€ <b>180,50</b>
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00

**I.V.A. 4% a carico dell'Editore**

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

**N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.**

**RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO**

\* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.





\* 4 5 - 4 1 0 6 0 0 1 7 1 1 0 6 \*

€ 11,00

