

# RACCOMANDAZIONI

## RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

del 5 dicembre 2014

**sugli aspetti relativi alla messa in servizio e all'uso di sottosistemi strutturali e veicoli a norma delle direttive 2008/57/CE e 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2014/897/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 30, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, la Commissione può sottoporre al comitato di cui all'articolo 29 della stessa direttiva qualsiasi questione relativa all'attuazione della stessa.
- (2) Dal 2005 l'Agenzia ferroviaria europea («l'Agenzia») svolge varie attività di supporto allo sviluppo di un sistema ferroviario UE integrato, sicuro e interoperabile. In seguito all'adozione della direttiva 2008/57/CE, l'Agenzia ha tenuto riunioni periodiche con le parti interessate e le autorità nazionali di sicurezza (ANS), in particolare per quanto riguarda il riconoscimento transnazionale dei veicoli ferroviari, ovvero il mutuo riconoscimento delle autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli ferroviari. In tali riunioni sono emerse interpretazioni diverse riguardo all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli di cui ai capi IV e V di tale direttiva.
- (3) In assenza di un'interpretazione comune, le disposizioni nazionali di attuazione potrebbero indurre gli Stati membri ad applicare i requisiti in modo differente e ad accrescere le difficoltà per i fabbricanti e le imprese ferroviarie. Un'interpretazione comune del processo di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli è necessaria inoltre per garantire la coerenza tra le diverse raccomandazioni pubblicate dall'Agenzia in relazione a differenti compiti previsti dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> e dalla direttiva 2008/57/CE.
- (4) La Commissione ha adottato la propria raccomandazione 2011/217/UE <sup>(3)</sup>. Tale raccomandazione aveva lo scopo di chiarire la procedura di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli prevista dalla direttiva 2008/57/CE.
- (5) Al fine di discutere e analizzare le questioni relative alla messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli emerse a seguito dell'adozione della raccomandazione 2011/217/UE, quest'ultima ha istituito nel 2011 una task force con il compito di seguire il processo di autorizzazione dei veicoli. La relazione finale della task force è stata pubblicata sul sito web dell'Agenzia nel luglio 2012.
- (6) Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha adottato le sue proposte legislative per un quarto pacchetto ferroviario che tengono conto dei risultati conseguiti dalla citata task force e includono una procedura migliorata per l'autorizzazione di veicoli e sottosistemi. I chiarimenti contenuti nella presente raccomandazione sono necessari per ottimizzare l'attuazione dell'attuale quadro giuridico.

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

<sup>(2)</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).

<sup>(3)</sup> Raccomandazione 2011/217/UE della Commissione, del 29 marzo 2011, relativa all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli a norma della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 95 dell'8.4.2011, pag. 1).

- (7) È pertanto necessario ampliare l'ambito di applicazione della raccomandazione 2011/217/UE per includervi altri aspetti relativi alla procedura di autorizzazione e di chiarire ulteriormente i seguenti aspetti:
- la relazione tra i requisiti essenziali, le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e le norme nazionali,
  - l'uso dei metodi comuni di sicurezza a fini di autorizzazione,
  - integrità delle STI e delle norme nazionali,
  - le verifiche che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'autorizzazione di messa in servizio,
  - le prove,
  - la dichiarazione di verifica del fabbricante o dell'ente appaltante,
  - mutuo riconoscimento,
  - la scheda tecnica,
  - i ruoli e le responsabilità prima, durante e dopo l'autorizzazione,
  - il ruolo del sistema di gestione della sicurezza, e
  - la gestione delle modifiche.
- (8) Per motivi di chiarezza e di semplificazione, è preferibile sostituire la raccomandazione 2011/217/UE con la presente raccomandazione.
- (9) Dopo aver consultato il comitato di cui all'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

1. Gli Stati dovrebbero provvedere affinché le autorità nazionali preposte alla sicurezza, le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, gli organismi di valutazione, i soggetti responsabili della manutenzione, i fabbricanti, i richiedenti l'autorizzazione di messa in servizio e gli altri soggetti che intervengono nel processo di autorizzazione alla messa in servizio e uso di sottosistemi strutturali e veicoli siano a conoscenza dei principi e degli orientamenti di cui ai paragrafi da 2 a 116 e che ne tengano debitamente conto.

#### DEFINIZIONI

2. Ai fini della presente raccomandazione è opportuno applicare le definizioni di cui alla direttive 2008/57/CE e 2004/49/CE. In particolare, i termini «imprese ferroviarie», «gestori dell'infrastruttura», «detentori dei veicoli» e «soggetti responsabili della manutenzione» sono utilizzati sulla base dei rispettivi ruoli e responsabilità, quali definiti agli articoli 3 e 4 della direttiva 2004/49/CE. Qualsiasi organismo che ricopre uno dei ruoli di cui ai citati articoli può ricoprire anche altri ruoli (ad esempio un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura possono essere anche detentori di veicoli). È opportuno applicare inoltre le seguenti definizioni:
  - a) «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. Esso riguarda tutte le condizioni in cui un sottosistema è destinato a operare e i suoi limiti tecnici;
  - b) «caratteristiche essenziali di progetto», le caratteristiche di un sottosistema, quali definite nel certificato di esame del tipo o del progetto;
  - c) «integrazione in condizioni di sicurezza», gli interventi necessari per incorporare un elemento (ad esempio, un tipo di veicolo, un progetto di rete, un sottosistema, una parte, un componente, un costituente, un software, una procedura, un'organizzazione nuovi) in un sistema più grande non creano un rischio inaccettabile per il sistema che ne risulta;

- d) «accertamento della compatibilità tecnica con la rete», la verifica e la documentazione nel fascicolo tecnico che accompagna la dichiarazione CE di verifica dei parametri del tipo di veicolo che sono pertinenti ai fini della compatibilità del veicolo con una data rete e, se del caso, della conformità ai valori limite specificati per tale rete; detti parametri comprendono caratteristiche e funzioni fisiche; occorre procedere alla verifica sulla base delle norme applicabili a una data rete;
- e) «compatibilità tecnica», la capacità di due o più sottosistemi strutturali, o parti di essi, che abbiano almeno un'interfaccia comune, di interagire tra di loro mantenendo al contempo il loro stato di funzionamento di progetto individuale e il rispettivo livello di prestazioni attese;
- f) «organismo di valutazione», l'organismo notificato, l'organismo designato o l'organismo preposto alla valutazione del rischio;
- g) «organismo notificato», un organismo quale definito all'articolo 2, lettera j), della direttiva 2008/57/CE;
- h) «organismo designato», un organismo designato da uno Stato membro in conformità all'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE con il compito di verificare la conformità di un sottosistema alle norme nazionali;
- i) «organismo di valutazione del rischio», un organismo quale definito all'articolo 3, paragrafo 14, del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione <sup>(1)</sup>;
- j) «dichiarazione CE di verifica», in relazione a un sottosistema, la dichiarazione «CE» di verifica redatta in conformità all'articolo 18 e all'allegato V della direttiva 2008/57/CE, ovvero una dichiarazione attestante che il sottosistema è conforme ai requisiti della legislazione europea pertinente, comprese le eventuali norme nazionali utilizzate per dare attuazione ai requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE;
- k) «progetto di rete», un progetto che consiste nella messa in servizio di apparecchiature fisse nuove, rinnovate o ristrutturate composte di più di un sottosistema strutturale;
- l) «caratteristiche della rete», le caratteristiche di una rete quali definite dalle STI e, se pertinente, dalle norme nazionali;
- m) «fascicolo tecnico che accompagna la dichiarazione CE di verifica», una combinazione di tutti i fascicoli e della documentazione raccolti dal richiedente come richiesto da tutta la legislazione UE applicabile per un sottosistema;
- n) «documentazione presentata ai fini dell'autorizzazione», il fascicolo presentato dal richiedente all'autorità nazionale di sicurezza contestualmente alla richiesta di autorizzazione;
- o) «richiedente», il firmatario della dichiarazione «CE» di verifica in conformità all'articolo 18 della direttiva 2008/57/CE che richiede l'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema. Qualora sia richiesta l'applicazione di un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (CSM RA) a norma dell'articolo 15 della direttiva 2008/57/CE, il ruolo del «proponente» conformemente al CSM RA dovrebbe essere assunto dal richiedente l'autorizzazione;
- p) «richiedente l'autorizzazione per veicolo/progetto di rete», l'ente che richiede l'autorizzazione di messa in servizio rispettivamente di un veicolo o progetto di rete. Qualora sia richiesta l'applicazione di un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (CSM RA) a norma dell'articolo 15 della direttiva 2008/57/CE, il ruolo del «proponente» conformemente al CSM RA dovrebbe essere assunto dal richiedente l'autorizzazione.

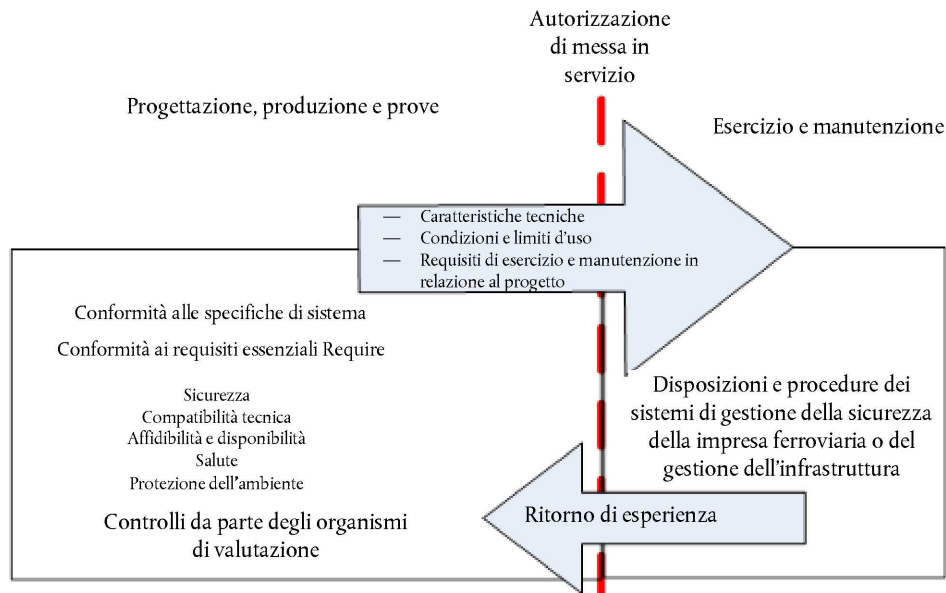
#### AUTORIZZAZIONE DI MESSA IN SERVIZIO DI SOTTOSISTEMI

3. L'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema è il riconoscimento da parte dello Stato membro che, per il sottosistema in parola, il richiedente ha dimostrato che, nello stato di funzionamento di progetto, esso è conforme a tutti i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE <sup>(2)</sup> allorché viene integrato nel sistema ferroviario. Conformemente all'articolo 17, paragrafo 1, della stessa direttiva, tale riconoscimento avviene in forma

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009 (GU L 121 del 3.5.2013, pag. 11).

<sup>(2)</sup> La direttiva 2008/57/CE stabilisce all'allegato III i requisiti essenziali per il sistema ferroviario (articolo 3, paragrafo 1). Tali requisiti sono specifici del settore ferroviario. Il sistema ferroviario, i sottosistemi, i componenti di interoperabilità e tutte le interfacce devono soddisfare tali requisiti essenziali (articolo 4, paragrafo 1). Il rispetto dei requisiti essenziali costituisce un prerequisito per la messa in servizio di un sottosistema strutturale. Il rispetto dei requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE lascia impregiudicata l'applicazione di altre disposizioni UE (articolo 3, paragrafo 2).

di dichiarazione «CE» di verifica. Il grafico che segue sintetizza le attività che precedono e seguono l'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema strutturale:



#### AUTORIZZAZIONE DI MESSA IN SERVIZIO DEI VEICOLI E AUTORIZZAZIONE DEI TIPI DI VEICOLO

4. Ai fini dell'autorizzazione un veicolo è composto dal sottosistema materiale rotabile e, se applicabile, dal sottosistema controllo-comando e segnalamento a bordo. L'autorizzazione di un tipo di veicolo o la singola autorizzazione di messa in servizio di un veicolo costituisce un'autorizzazione collettiva del o dei sottosistemi che compongono il veicolo.
5. I requisiti derivanti dai sottosistemi funzionali e che hanno un'incidenza sullo stato (di funzionamento) di progetto di un veicolo (inclusi ad esempio i requisiti sulle prestazioni di esercizio) sono stabiliti dalle pertinenti STI strutturali o, se consentito dalla direttiva 2008/57/CE, o dalle norme nazionali (ad esempio, sistemi CCS di classe B).
6. Poiché i veicoli si compongono di uno o più sottosistemi, le disposizioni relative ai sottosistemi di cui al capo IV della direttiva 2008/57/CE si applicano ai sottosistemi pertinenti dei veicoli o dei tipi di veicolo, fatte salve le altre disposizioni del capo V.
7. Per quanto concerne le autorizzazioni relative a veicoli composti da più di un sottosistema, il richiedente l'autorizzazione del veicolo o tipo di veicolo può integrare le dichiarazioni «CE» di verifica relative ai due sottosistemi in un'unica dichiarazione «CE» di verifica, come indicato all'allegato V della direttiva 2008/57/CE, per dimostrare che i veicoli di questo tipo considerati globalmente nel loro stato di funzionamento di progetto, quando integrati nel sistema ferroviario, sono conformi ai requisiti della pertinente legislazione europea, compresi i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE.
8. Una singola autorizzazione per il tipo di veicolo o un'autorizzazione di messa in servizio di singoli veicoli dovrebbe essere sufficiente per l'intera rete ferroviaria dell'UE, allorché sono soddisfatte le condizioni specificate nella direttiva 2008/57/CE. È il caso, ad esempio, di un veicolo o tipo di veicolo conforme alla STI che può ottenere l'autorizzazione a condizione che sia destinato a circolare esclusivamente su una rete conforme alla STI (ma solo quando le pertinenti STI, applicate nelle rispettive autorizzazioni, non contengano punti in sospeso e casi specifici relativi alla compatibilità tra la rete e il veicolo).
9. Le procedure di autorizzazione dei tipi di veicolo e dei singoli veicoli sono armonizzate e prevedono fasi chiaramente definite e limiti temporali fissi.
10. Le norme applicabili all'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli e dei tipi di veicoli dovrebbero essere stabili, trasparenti e non discriminatorie. Esse dovrebbero essere costituite da STI ovvero, nei casi consentiti dalla direttiva 2008/57/CE, da norme nazionali notificate alla Commissione e consultabili in una banca dati istituita dalla Commissione. Dal momento in cui una STI viene adottata, gli Stati membri non dovrebbero

emanare alcuna norma nazionale relativa a prodotti o parti di sottosistemi che rientrano nell'ambito di applicazione di tale STI (fatta eccezione per quelli dichiarati «punti in sospeso»). Nel caso di veicoli e tipi di veicoli non conformi alle STI, il principio del mutuo riconoscimento dovrebbe essere applicato quanto più possibile per evitare requisiti e verifiche superflui, salvo qualora ciò sia strettamente necessario per verificare la compatibilità tecnica di un veicolo di questo tipo con la rete pertinente.

11. Le autorizzazioni relative ai veicoli dovrebbero fare riferimento alle caratteristiche dello stato di funzionamento di progetto del veicolo, compresi i limiti e le condizioni d'uso, e indicare la o le reti <sup>(1)</sup> dello o degli Stati membri per le quali sono autorizzati i veicoli di tale tipo. Le caratteristiche tecniche menzionate nell'autorizzazione dovrebbero essere:
  - dichiarate dai fabbricanti o enti appaltanti nel loro ruolo di richiedenti l'autorizzazione di un veicolo o tipo di veicolo,
  - verificate e certificate dagli organismi di valutazione, e
  - documentate nel fascicolo tecnico che accompagna la dichiarazione CE di verifica.
12. Le caratteristiche tecniche indicate nella raccomandazione 11 di cui sopra sono le stesse per ogni singolo veicolo appartenente allo stesso tipo di veicolo.
13. L'autorizzazione del tipo, come pure l'autorizzazione di messa in servizio di un singolo veicolo, non dovrebbero essere riferite a tratte, imprese ferroviarie, detentori di veicoli o soggetti responsabili della manutenzione (SRM) specifici.
14. Per fare in modo che non sia necessario autorizzare tipi di veicolo e messa in servizio di singoli veicoli per tratte specifiche e per evitare di dover rilasciare una nuova autorizzazione in caso di modifica delle caratteristiche di una tratta, gli eventuali limiti e condizioni associati all'autorizzazione del veicolo dovrebbero essere specificati in termini di parametri delle caratteristiche tecniche di progetto dell'infrastruttura e non in termini geografici.

#### AUTORIZZAZIONE DEL TIPO

15. Le caratteristiche dello stato di funzionamento di progetto di un veicolo sottoposte a valutazione ai fini del rilascio dell'autorizzazione sono le caratteristiche associate al tipo di veicolo. Un tipo di veicolo può ottenere la prima autorizzazione a norma dell'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE e, successivamente, i singoli veicoli di tale tipo (inclusa una serie di singoli veicoli) possono essere autorizzati mediante verifica della loro conformità al tipo, in conformità all'articolo 26, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE. In alternativa, l'autorizzazione del primo veicolo di un tipo costituisce autorizzazione del tipo di veicolo, in conformità all'articolo 26, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE. Ciò consente inoltre di rilasciare l'autorizzazione a singoli veicoli successivi dello stesso tipo mediante verifica della loro conformità al tipo, in conformità all'articolo 26, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE. Il concetto dell'autorizzazione del tipo di veicolo consente ai fabbricanti di immettere sul mercato e inserire nei loro cataloghi tipi di veicoli e di offrire quindi ai clienti i benefici di un'autorizzazione prima ancora di aver costruito i singoli veicoli di tali tipi che possono essere ordinati dai clienti. Uno degli obiettivi di questa impostazione è l'eliminazione dei rischi connessi con l'autorizzazione a beneficio di chi acquista veicoli dei tipi di cui trattasi.
16. Il concetto di tipo è inoltre importante per la compatibilità con la tratta. Per valutare se una tratta consenta la circolazione di un treno, l'impresa ferroviaria confronta le caratteristiche di un treno composto da veicoli di un certo tipo con le informazioni fornite dal gestore dell'infrastruttura tramite il registro dell'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura sono già tenuti a rendere pubblica la natura dell'infrastruttura (a norma della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> per quanto riguarda l'accesso alla rete; a norma delle direttive 2004/49/CE e 2008/57/CE e della STI relativa a «esercizio e gestione del traffico», per quanto riguarda l'esercizio). Fino a quando il registro dell'infrastruttura non sia stato istituito e venga alimentato, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero pubblicare le informazioni in altra forma. Ciò non conferisce ai gestori dell'infrastruttura la facoltà di imporre una sorta di seconda autorizzazione ai veicoli o treni delle imprese ferroviarie.
17. I processi di autorizzazione dei veicoli e l'esercizio e la manutenzione successivi di specifici veicoli costituiscono due processi chiaramente distinti e disciplinati da disposizioni diverse. In virtù di tale separazione, i veicoli dello stesso tipo possono essere immessi sul mercato da parte di fabbricanti già in possesso di autorizzazione, impiegati da imprese ferroviarie diverse e sottoposti a manutenzione da soggetti responsabili della manutenzione (SRM) diversi, in conformità a differenti programmi di manutenzione in funzione del contesto operativo.

<sup>(1)</sup> Il territorio di uno Stato membro può comprendere una o più reti ferroviarie.

<sup>(2)</sup> Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29).

18. Per tipi di veicoli destinati a essere autorizzati in più di uno Stato membro (ad esempio, per l'utilizzo nei corridoi), le autorità nazionali di sicurezza possono decidere di cooperare per rilasciare contemporaneamente la prima e le successive autorizzazioni (autorizzazione «simultanea»). In questo modo le pertinenti autorità nazionali di sicurezza possono ripartirsi i compiti (ad esempio, ciascuna di esse potrebbe occuparsi di un'area tematica) e l'autorità nazionale di sicurezza che rilascia la prima autorizzazione può riconoscere il lavoro effettuato da altre autorità nazionali di sicurezza e avvalersene.

#### AUTORIZZAZIONE DI MESSA IN SERVIZIO DEI SOTTOSISTEMI DI IMPIANTI FISSI

19. In relazione agli impianti fissi si deve sottolineare che le pertinenti STI non contengono una serie completa di requisiti ai quali il pertinente sottosistema deve essere conforme. I requisiti contenuti nelle STI comprendono gli elementi pertinenti ai fini della compatibilità dei sottosistemi di impianti fissi con un veicolo conforme alla STI.
20. Al fine di soddisfare i requisiti essenziali di tutta la legislazione UE applicabile, nel caso degli impianti fissi gli Stati membri, oltre all'applicazione delle STI, possono chiedere l'applicazione di altre norme — che non devono necessariamente essere armonizzate per essere conformi agli obiettivi della direttiva 2008/57/CE — ad esempio nei settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità, dei codici di protezione antincendio ecc. Tali norme, tuttavia, non dovrebbero essere in contrasto con le disposizioni delle STI.
21. Per quanto concerne i progetti di rete composti da più di un sottosistema di impianto fisso, si suggerisce che, per semplificare la procedura, il richiedente integri, come indicato all'allegato V della direttiva 2008/57/CE, le dichiarazioni «CE» di verifica relative a ciascun sottosistema in un'unica dichiarazione «CE» di verifica per il progetto di rete nel suo complesso per dimostrare che tale progetto di rete, quando integrato nel sistema ferroviario, è conforme ai requisiti della pertinente legislazione europea, compresi i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE.
22. Le norme nazionali applicabili all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi di impianti fissi dovrebbero essere stabili, trasparenti e non discriminatorie. Fatte salve le precedenti raccomandazioni 19 e 20, le norme relative ai requisiti essenziali del sistema ferroviario di cui alla direttiva 2008/57/CE dovrebbero essere STI o, se consentito dalla direttiva 2008/57/CE, norme nazionali notificate alla Commissione e messe a disposizione tramite una banca dati istituita dalla Commissione. Dal momento in cui una STI viene adottata, gli Stati membri non dovrebbero emanare alcuna norma nazionale relativa a prodotti o parti di sottosistemi rientranti nell'ambito di applicazione di tale STI (fatta eccezione per quelli dichiarati «punti in sospenso» nella pertinente STI).
23. Un'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi di impianti fissi dovrebbe fare riferimento alle loro caratteristiche tecniche, compresi i limiti e le condizioni d'uso. Le caratteristiche tecniche menzionate nell'autorizzazione di messa in servizio dovrebbero essere:
- dichiarate dal richiedente,
  - verificate e certificate dagli organismi di valutazione, e
  - documentate nel fascicolo tecnico che accompagna la dichiarazione CE di verifica.
24. Il processo di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi di impianti fissi e l'esercizio e manutenzione di tali sottosistemi sono due processi nettamente distinti e disciplinati da disposizioni diverse.

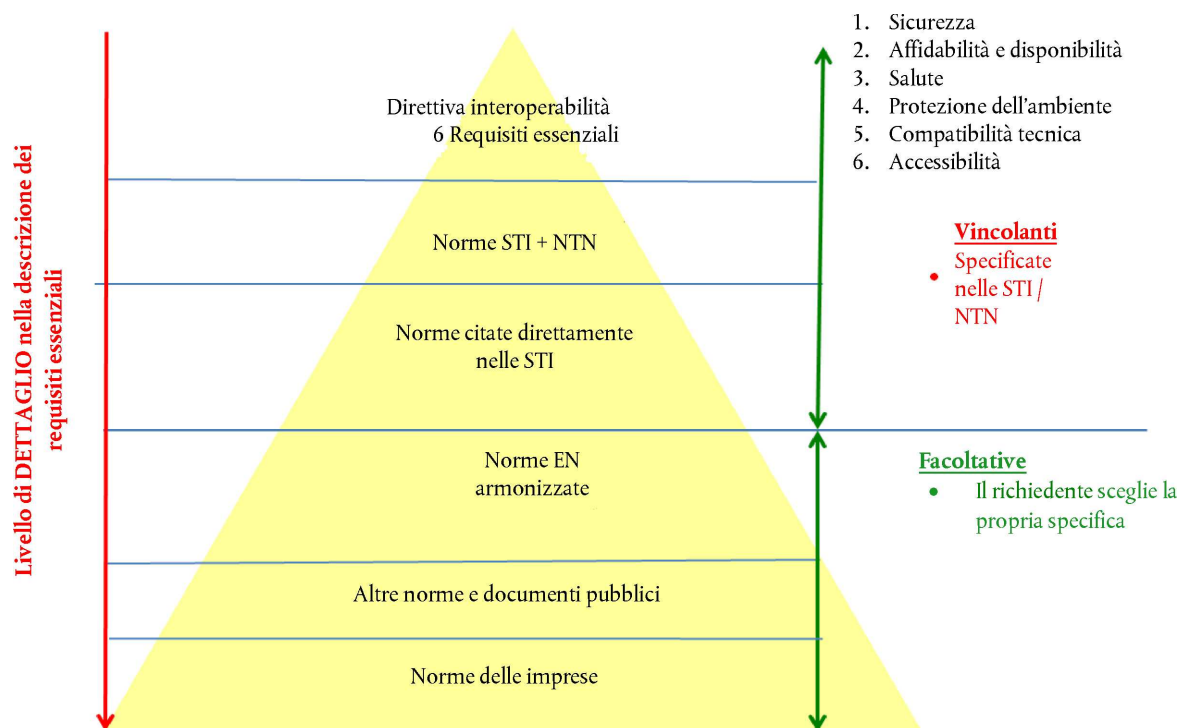
#### REQUISITI ESSENZIALI, SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ (STI) E NORME NAZIONALI

25. La direttiva interoperabilità stabilisce i requisiti essenziali per il sistema ferroviario. Si tratta «dell'**insieme** delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce» [articolo 2, lettera g), della direttiva 2008/57/CE]. I requisiti essenziali per il sistema ferroviario sono pertanto esaustivi. Gli Stati membri o le autorità nazionali di sicurezza non sono autorizzati a stabilire eventuali requisiti o condizioni diversi da quelli previsti all'articolo 17.
26. La compatibilità tecnica all'interfaccia tra rete e veicoli è fondamentale ai fini della sicurezza. Sebbene gli aspetti legati alla sicurezza di tale interfaccia possano essere dimostrati per mezzo di sistemi di riferimento o determinazioni accurate dei rischi conformemente al regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione <sup>(1)</sup>, ai fini dell'interoperabilità è necessario che la compatibilità tecnica sia dimostrata sulla base delle norme

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione, del 24 aprile 2009, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (CSM RA) (GU L 108 del 29.4.2009, pag. 4). A decorrere dal 21 maggio 2015 tale regolamento sarà abrogato e sostituito dal regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013.

armonizzate dell'Unione, ovvero le STI, o, in assenza di STI, sulla base di norme nazionali. Pertanto, a fini di interoperabilità, le interfacce tra veicoli e rete dovrebbero essere dimostrate utilizzando un approccio basato sulle norme.

27. Di conseguenza, da un lato le STI dovrebbero specificare in modo esaustivo le interfacce cui si fa riferimento nella raccomandazione 26. Ogni parametro e interfaccia fondamentali del sistema di cui trattasi, che devono essere esplicitamente verificati ai fini dell'autorizzazione, dovrebbero inoltre essere integralmente specificati nelle STI, unitamente ai pertinenti requisiti di valutazione della conformità.
28. D'altro canto, tuttavia, le STI dovrebbero limitarsi a specificare i requisiti «nella misura necessaria» a garantire un livello ottimale di armonizzazione tecnica e le disposizioni obbligatorie necessarie per soddisfare i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE e per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 di tale direttiva (articolo 5, paragrafo 3). Le STI dovrebbero pertanto limitarsi a specificare i requisiti con il livello di dettaglio necessario per conseguire detti obiettivi nel rispetto dei requisiti essenziali. Esse dovrebbero inoltre specificare le interfacce tra sottosistemi. Ciascuna STI indica un sottosistema target raggiungibile in maniera progressiva entro un lasso di tempo ragionevole.
29. Al fine di rispettare i requisiti essenziali, i richiedenti dovrebbero essere liberi di utilizzare le soluzioni tecniche di loro scelta, purché le specifiche di tali soluzioni tecniche siano conformi alle STI o ad altri atti legislativi applicabili.
30. Per conseguire l'obiettivo della creazione di uno spazio ferroviario europeo unico senza frontiere interne, le specifiche tecniche dei prodotti conformi ai requisiti essenziali possono essere definite mediante norme armonizzate (norme EN). In alcuni casi, le norme armonizzate che includono i parametri fondamentali delle STI conferiscono presunzione di conformità a determinati punti delle STI. Nello spirito del nuovo approccio all'armonizzazione tecnica e alla normalizzazione, l'applicazione di tali norme continua ad avvenire su base volontaria ma i loro riferimenti sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* (GUUE) e dovrebbero essere riportati nella guida all'applicazione delle STI per facilitarne l'uso da parte dell'industria. Tali specifiche dovrebbero rimanere complementari alle STI.
31. La gerarchia e il livello di dettaglio delle specifiche menzionate nelle raccomandazioni da 26 a 30 sono illustrati nel grafico che segue:



32. Le STI non dovrebbero ripetere disposizioni finalizzate a garantire che lo stato di funzionamento di progetto di un sottosistema o veicolo rispetti i requisiti di altre direttive applicabili.
33. Anche i requisiti emananti da disposizioni UE diverse dalla direttiva 2008/57/CE devono essere applicati quando un sottosistema o veicolo è progettato/pianificato e messo nello stato di funzionamento di progetto. Il richiedente dovrebbe accertarsi che tali requisiti siano rispettati.

34. Fatte salve le raccomandazioni da 19e 20, le norme nazionali possono continuare ad essere applicate per le autorizzazioni esclusivamente nei casi specificati dall'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE. Nella fattispecie:
- i casi in cui non esistono STI pertinenti, ad esempio:
    - a) i punti in sospeso delle STI;
    - b) le reti e i veicoli che non rientrano (o che non sono destinati a rientrare) nell'ambito di applicazione delle STI;
    - c) i requisiti relativi a sistemi preesistenti (ad esempio, interfacce di sistemi non destinati a rientrare nell'ambito di applicazione delle STI);
    - d) i requisiti relativi a veicoli non conformi alle STI messi in servizio prima dell'entrata in vigore delle STI o durante un periodo transitorio,
  - le deroghe cui si applica l'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE;
  - come casi specifici definiti nelle STI che includono differenze nazionali nel sistema target.
35. Nei casi elencati nella raccomandazione 34, gli Stati membri dovrebbero utilizzare, rendere pubbliche e applicare le norme che trattano i requisiti essenziali, compresa la compatibilità tecnica tra i veicoli e la loro rete. Al fine di preservare il livello esistente di interoperabilità ed evitare discriminazioni tra richiedenti, tali norme dovrebbero avere lo stesso livello di dettaglio delle STI e contenere requisiti non ambigui (ad esempio, dovrebbero specificare i valori dei vari parametri, nonché i metodi di valutazione della conformità).
36. Se viene presentata una domanda di autorizzazione supplementare per un tipo di veicolo o singoli veicoli esistenti non conformi alla STI, a norma dell'articolo 25 della direttiva 2008/57/CE gli Stati membri possono limitarsi a verificarne la compatibilità con la loro rete. In applicazione del mutuo riconoscimento, di cui alle raccomandazioni da 52 a 54, gli Stati membri dovrebbero riconoscere la prima autorizzazione di messa in servizio a meno che non siano in grado di dimostrare (al richiedente l'autorizzazione supplementare) che sussiste un rischio significativo per la sicurezza. Ciò è coerente con la necessità di evitare discriminazioni tra tipi di veicoli e singoli veicoli autorizzati inizialmente in uno Stato membro.
37. Pertanto, a fini di chiarezza, nelle norme nazionali gli Stati membri dovrebbero indicare quali disposizioni si applicano: esclusivamente ai veicoli nuovi e ai sottosistemi all'atto della prima autorizzazione; e/ai tipi esistenti; e/o ai veicoli esistenti che devono ottenere una nuova autorizzazione in seguito a rinnovo o ristrutturazione; e/o a tutti i sottosistemi e veicoli già in servizio.

#### UTILIZZO DEI METODI COMUNI DI SICUREZZA PER LA DETERMINAZIONE E VALUTAZIONE DEI RISCHI (CSM RA) E DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA (SMS)

38. Nell'ambito dell'autorizzazione di messa in servizio il CSM RA è obbligatorio soltanto nei casi seguenti:
- a) quando ciò sia richiesto per un particolare soggetto dalla STI o norma nazionale applicabile ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE;
  - b) quando ciò sia richiesto dall'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE per effettuare l'integrazione sicura dei sottosistemi laddove non siano disponibili norme obbligatorie.
- In tutti gli altri casi l'uso del CSM RA non è obbligatorio nell'ambito di tale autorizzazione.
39. Il termine «integrazione sicura» può essere utilizzato in riferimento a:
- a) l'integrazione sicura tra elementi che compongono un sottosistema;
  - b) l'integrazione sicura tra sottosistemi che costituiscono un veicolo o progetto di rete;
- e, per i veicoli:
- c) l'integrazione sicura di un veicolo con le caratteristiche della rete;
  - d) l'integrazione sicura dei veicoli nel sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie. Ciò comprende le interfacce tra veicoli, le interfacce con il personale incaricato del funzionamento dei sottosistemi e le attività di manutenzione da parte dei soggetti responsabili della manutenzione (SRM);



- e) l'integrazione sicura di un treno con le tratte specifiche su cui opera;
- e per i progetti di rete:
- f) l'integrazione sicura di un progetto di rete con le caratteristiche del veicolo definite nelle STI e nelle norme nazionali;
- g) l'integrazione sicura con parti adiacenti della rete (sezioni di linea);
- h) l'integrazione sicura di un progetto di rete nei sistemi di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura. Ciò comprende le interfacce con il personale incaricato del funzionamento del progetto di rete e le attività di manutenzione da parte del gestore dell'infrastruttura o dei suoi contraenti;
- i) l'integrazione sicura di un progetto di rete con i treni specifici che operano sulla stessa.
40. Per quanto riguarda la relazione tra l'integrazione sicura e l'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli:
- le lettere a), b) e c) della raccomandazione 39 dovrebbero essere attuate prima dell'autorizzazione di messa in servizio. Eventuali condizioni e limiti da esse derivanti (ad esempio, eventuali limitazioni relative alla composizione di un treno comprendente l'esercizio in unità multiple o l'esercizio delle locomotive insieme ai veicoli che formano il treno) dovrebbero essere indicati nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica di cui all'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE in modo tale che gli utilizzatori del sottosistema o del veicolo autorizzato possano applicare tali condizioni e limiti d'uso sulla base del proprio sistema di gestione della sicurezza,
  - la lettera d) della raccomandazione 39 non è parte integrante del processo di autorizzazione. Essa dovrebbe essere applicata dall'impresa ferroviaria tenendo in debito conto tutte le condizioni e i limiti d'uso che derivano dalle lettere a), b) e c) e la verifica della conformità alle STI e alle norme nazionali applicabili,
  - la lettera e) della raccomandazione 39 non è parte integrante del processo di autorizzazione. Essa dovrebbe essere applicata dall'impresa ferroviaria sulla base di tutte le informazioni necessarie a quest'ultima per determinare le caratteristiche di un treno e verificare la compatibilità treno-tratta (ad esempio, le condizioni d'uso, i valori dei parametri di interfaccia) sulla base delle lettere a), b) e c) e delle informazioni contenute nel registro dell'infrastruttura.
- 40 bis. Per quanto riguarda la relazione tra l'integrazione sicura e l'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi fissi e progetti di rete:
- le lettere a), b) f) e g) della raccomandazione 39 dovrebbero essere attuate prima dell'autorizzazione di messa in servizio. Eventuali condizioni e limiti da esse derivanti dovrebbero essere indicati nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica di cui all'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE in modo tale che gli utilizzatori del sottosistema o del progetto di rete autorizzato possano applicare tali condizioni e limiti d'uso sulla base del proprio sistema di gestione della sicurezza,
  - la lettera h) della raccomandazione 39 non è parte integrante del processo di autorizzazione. Essa dovrebbe essere applicata dal gestore dell'infrastruttura tenendo in debito conto tutte le condizioni e i limiti d'uso che derivano dalle lettere a), b) e c) e la verifica della conformità alle STI e alle norme nazionali applicabili,
  - la lettera i) della raccomandazione 39 non è parte integrante del processo di autorizzazione. Essa dovrebbe essere applicata dal gestore dell'infrastruttura sulla base di tutte le informazioni necessarie a quest'ultimo per determinare le caratteristiche di una tratta e verificare la compatibilità treno-tratta (ad esempio, le condizioni d'uso, i valori dei parametri di interfaccia) sulla base delle lettere a), b) e c) e delle informazioni contenute nel registro dei tipi di veicolo.
41. Per quanto concerne l'applicazione del CSM RA per verificare l'integrazione sicura prima dell'autorizzazione di messa in servizio:
- la lettera a) della raccomandazione 39 è pienamente in linea con l'ambito di applicazione delle STI relative ai sottosistemi; qualora non vi siano norme tecniche esplicite in materia, la STI può adottare un approccio basato sul rischio, richiedere l'applicazione del CSM RA e specificare il livello accettabile ai fini del controllo del rischio,
  - in assenza di norme obbligatorie (STI, norme nazionali) che contemplino integralmente tale interfaccia, la lettera b) della raccomandazione 39 dovrebbe essere verificata applicando il CSM RA,

- la lettera c) della raccomandazione 39 dovrebbe essere pienamente contemplata dalle STI e, se previsto dall'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE, dalle norme nazionali; la verifica sulla base delle norme dovrebbe essere eseguita da un organismo notificato o designato nell'ambito delle sue responsabilità per la «la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato» (articolo 18 della direttiva 2008/57/CE), perché in caso contrario verrebbero disattesi i requisiti di trasparenza, non discriminazione e interoperabilità.
- L'applicazione del CSM RA non è pertanto obbligatoria per la lettera c) della raccomandazione 39 nei casi in cui esistono STI o norme nazionali. Nei casi in cui le norme nazionali non specificano interamente tale interfaccia (ad esempio, sistemi di segnalamento preesistenti e soluzioni innovative), tali norme potrebbero richiedere l'applicazione del CSM RA per la valutazione dei rischi non contemplati.

#### INTEGRITÀ DELLE STI E DELLE NORME NAZIONALI

42. È noto che le STI sono state elaborate da un gruppo di esperti delle associazioni del settore e delle autorità nazionali di sicurezza, basandosi sulle norme nazionali e l'esperienza pratica. Le STI rappresentano le conoscenze all'avanguardia o le migliori conoscenze disponibili elaborate dall'Agenzia in cooperazione con i citati esperti e riesaminate dal comitato di cui all'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE. Per questo le STI sono state riconosciute dagli Stati membri come commisurate allo scopo (compresi i punti in sospeso) e sono giuridicamente vincolanti. La verifica o la convalida di questi requisiti obbligatori non rientra nel processo di autorizzazione.
43. Tuttavia, al fine di preservare l'integrità delle STI e delle norme nazionali, ogni soggetto che in qualsiasi momento constata una possibile lacuna nelle STI o nelle norme nazionali è tenuto a comunicare le sue perplessità urgentemente, con tutti i giustificativi del caso e utilizzando le procedure a tale scopo previste, in modo che tutti i soggetti interessati vengano immediatamente a conoscenza di tale possibile lacuna e possano adottare le misure adeguate.
44. Gli Stati membri dovrebbero adottare misure adeguate per modificare norme nazionali lacunose o incompatibili.
45. In caso di carenze delle STI si applica l'articolo 7 della direttiva 2008/57/CE e vi si pone rimedio mediante:
  - a) un parere tecnico dell'Agenzia; o
  - b) una modifica della STI;  
o entrambi.A seconda dei casi una STI può essere modificata:
  - 1) cambiando la specifica del sistema target;
  - 2) aggiungendo casi specifici, quando essi riguardino soltanto un numero limitato di Stati membri e l'armonizzazione a livello UE non sia ritenuta necessaria;
  - 3) aggiungendo punti in sospeso, quando l'armonizzazione a livello UE è necessaria ma non può ancora essere trattata esplicitamente nella STI.

#### VERIFICHE CHE NON RIENTRANO NELL'AMBITO DI APPLICAZIONE DELL'AUTORIZZAZIONE DI MESSA IN SERVIZIO

46. La verifica della compatibilità treno-tratta dovrebbe essere indipendente dall'autorizzazione dei messa in servizio di un tipo di veicolo o di un singolo veicolo. La verifica della compatibilità treno-tratta è gestita da un'impresa ferroviaria (o da un gestore dell'infrastruttura se espleta servizi ferroviari) come parte del processo di pianificazione (ad esempio quando presenta offerte per collegamenti) e su base giornaliera attraverso il proprio sistema di gestione della sicurezza. L'impresa ferroviaria dovrebbe stabilire la compatibilità acquisendo informazioni dal gestore dell'infrastruttura tramite il registro dell'infrastruttura e dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica dei veicoli definita in fase di autorizzazione e mantenuta in seguito. Nel periodo transitorio, ovvero fino all'istituzione del registro dell'infrastruttura e al suo completamento con tutti i dati pertinenti ai fini della verifica di compatibilità con la rete, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero fornire alle imprese ferroviarie le necessarie informazioni con altri mezzi trasparenti.
47. La verifica della capacità di un'impresa ferroviaria di gestire l'esercizio e la manutenzione dei veicoli non rientra nel processo che conduce all'autorizzazione, quanto piuttosto nel processo di autorizzazione della sicurezza e nella vigilanza continua da parte dell'autorità nazionale di sicurezza.
48. La verifica della capacità di un gestore dell'infrastruttura di gestire l'esercizio e la manutenzione dei progetti di rete non rientra nel processo che conduce all'autorizzazione, quanto piuttosto nel processo di autorizzazione della sicurezza e nella vigilanza continua da parte dell'autorità nazionale di sicurezza.

49. Verificare la capacità di un soggetto responsabile della manutenzione di gestire la manutenzione di un veicolo non rientra nel processo di autorizzazione, ma è parte integrante del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria. Qualora si applichi il processo di certificazione di un soggetto responsabile della manutenzione, il sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria può tenere conto di tale processo.
50. Ne consegue che il richiedente l'autorizzazione per un tipo di veicolo o l'autorizzazione di messa in servizio di un singolo veicolo o sottosistema non è tenuto a valutare l'incidenza dei possibili cambiamenti determinati da un progetto di veicolo o sottosistema sul sistema ferroviario nel suo complesso. Se il richiedente è l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura che intende operare il veicolo o il sottosistema in parola, l'applicazione del CSM RA in quanto impresa ferroviaria o gestore dell'infrastruttura responsabili della gestione del cambiamento alla parte del sistema ferroviario di loro competenza è indipendente dal loro ruolo di richiedenti l'autorizzazione di messa in servizio.
51. In pratica, se il fabbricante realizza uno specifico progetto su incarico di un'impresa ferroviaria, si registra di solito una sovrapposizione temporale tra:
- la verifica di conformità di un sottosistema strutturale al fine di stabilire una dichiarazione di verifica «CE» [attività che include le lettere a), b) e c) della raccomandazione 39], e
  - l'integrazione di tale sottosistema nel sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura [attività che include le lettere d) ed e) della raccomandazione 39].
- Ciò è parte integrante di un corretto progetto di gestione che, in determinate circostanze, consente di ridurre al minimo l'intervallo temporale tra l'autorizzazione di messa in servizio e l'uso effettivo del progetto di veicolo o di rete nelle operazioni commerciali. In queste circostanze l'autorità nazionale di sicurezza agisce contemporaneamente come:
- autorità responsabile del rilascio dell'autorizzazione per un tipo di veicolo o per la messa in servizio di un singolo veicolo, e
  - autorità responsabile della supervisione dei certificati o delle autorizzazioni di sicurezza.

Anche se i due compiti possono sovrapporsi nel tempo, essi dovrebbero essere formalmente indipendenti, in quanto la controparte nel primo caso è il richiedente l'autorizzazione del veicolo o tipo di veicolo mentre nel secondo è l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura che intende utilizzare il sottosistema o veicolo.

#### MUTUO RICONOSCIMENTO DI NORME E VERIFICHE SUI VEICOLI

52. Gli Stati membri dovrebbero riconoscere reciprocamente le verifiche effettuate conformemente alle norme nazionali di altri Stati membri, a meno che:
- a) non sia dimostrata la compatibilità con la rete; oppure
  - b) uno Stato membro possa dimostrare al richiedente un sostanziale rischio per la sicurezza.
  - c) Il principio del mutuo riconoscimento dovrebbe essere applicato nella misura del possibile al fine di evitare requisiti inutili e verifiche ridondanti, a meno che questi ultimi siano rigorosamente necessari per verificare la compatibilità tecnica del veicolo con la rete pertinente e non siano equivalenti alle norme dello Stato membro di prima autorizzazione.
53. Nel caso di autorizzazioni supplementari, gli Stati membri non dovrebbero rimettere in questione le norme nazionali applicate per autorizzazioni precedenti
- relative ai punti in sospeso non attinenti alla compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete; oppure
  - classificate come appartenenti alla categoria «A» nel documento di riferimento di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2008/57/CE.
54. Nonostante l'assenza di criteri di accettazione del rischio generico nel metodo comune di sicurezza (CSM) per la valutazione del rischio, le valutazioni CSM effettuate nell'ambito delle verifiche previste dalle STI dovrebbero essere reciprocamente riconosciute in conformità all'articolo 7, paragrafo 4, del CSM RA <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Sarà sostituito dall'articolo 15, paragrafo 5, del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013, applicabile a decorrere dal 21 maggio 2015.

**RUOLI E RESPONSABILITÀ**

55. Prima di poter autorizzare la messa in servizio di un sottosistema, il fabbricante o l'ente appaltante (ovvero, il richiedente ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE) devono effettuare la progettazione, la costruzione e le prove necessarie o farle realizzare sotto la propria responsabilità e firmare una dichiarazione di verifica «CE».
56. Gli organismi notificati verificano la conformità alle STI e redigono il o i certificati di verifica destinati al richiedente. Conformemente a quanto stabilito dall'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE, la verifica svolta dall'organismo notificato «comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli 34 e 35». Ne consegue che l'organismo notificato interviene nella verifica della compatibilità tecnica con altri sottosistemi, il che è coerente con il fatto che la compatibilità tecnica è oggetto delle STI. La portata di queste verifiche è limitata alle pertinenti STI. Ogni organismo notificato prepara la documentazione tecnica riguardante le verifiche che ha effettuato.
57. Le disposizioni della raccomandazione 56 si applicano mutatis mutandis agli organismi designati e alle norme nazionali.
58. Sulla base dell'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, le autorità nazionali di sicurezza nell'autorizzare di messa in servizio dovrebbero effettuare una verifica dei documenti che corredano la domanda di messa in servizio e dimostrare l'adeguatezza della procedura di verifica. Questa verifica dovrebbe accertare la completezza, la pertinenza e la coerenza della documentazione presentata ai fini dell'autorizzazione. Essa si limita alle questioni di competenza delle autorità (ferroviarie) nazionali di sicurezza, quali definite nella direttiva 2004/49/CE.
59. Se uno Stato membro (o l'autorità nazionale di sicurezza) riscontra un problema nella domanda di autorizzazione di messa in servizio, nel senso che un sottosistema strutturale corredato di dichiarazione «CE» di verifica accompagnata dalla documentazione tecnica non è del tutto conforme alla direttiva 2008/57/CE e, in particolare non ne soddisfa i requisiti essenziali, dovrebbe applicare l'articolo 19 della direttiva 2008/57/CE. Ciò si applica mutatis mutandis ai componenti di interoperabilità in conformità all'articolo 14 della direttiva 2008/57/CE.
60. Le autorità nazionali di sicurezza non dovrebbero ripetere alcuno dei controlli effettuati nell'ambito della procedura di verifica.
61. Le autorità nazionali di sicurezza non dovrebbero cercare di effettuare o replicare il lavoro di pertinenza dei legislatori, degli organismi notificati, degli organismi designati o degli organismi di valutazione del rischio.
62. Alle autorità nazionali di sicurezza non compete né realizzare un'analisi sistematica del lavoro effettuato dal richiedente, dall'organismo notificato, dall'organismo designato o dall'organismo di valutazione del rischio CSM, né effettuare una convalida sistematica dei loro risultati. Le autorità nazionali di sicurezza possono mettere in discussione le verifiche dell'organismo di valutazione soltanto quando nutrano dubbi giustificati in proposito. In questi casi dovrebbero essere rispettati i principi di proporzionalità (tenendo conto del livello di rischio), non discriminazione e trasparenza. In particolare dubbi giustificati possono emergere sulla base dei controlli di cui alla raccomandazione 58 o quando l'esperienza abbia dimostrato che un sottosistema analogo non soddisfa i requisiti essenziali di cui all'articolo 19 della direttiva 2008/57/CE.
63. In conformità all'articolo 28, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE, in relazione agli organismi notificati (e mutatis mutandis agli organismi designati), gli Stati membri dovrebbero dotarsi di sistemi finalizzati a garantire la competenza degli organismi di valutazione e adottare misure per risolvere i problemi di non conformità alla legislazione applicabile. Per garantire un approccio coerente la Commissione, assistita dall'Agenzia, dovrebbe svolgere un ruolo di coordinamento in questo ambito.
64. I richiedenti, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, di concerto con i soggetti responsabili della manutenzione, dovrebbero tenere conto dell'esperienza maturata con i progetti di tipi di veicolo o sottosistemi o dell'identificazione di rischi non gestiti e attuare gli opportuni interventi correttivi.
65. I richiedenti dovrebbero porre in atto tali interventi correttivi prima di presentare domanda di autorizzazione e dovrebbero essere obbligati a farlo non appena venga ravvisata una necessità in tal senso.
66. Nel caso di veicoli e sottosistemi già in uso, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero porre in atto tali interventi correttivi nell'ambito dei loro sistemi di gestione della sicurezza. Il sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie dovrebbe garantire che i soggetti incaricati della manutenzione che effettuano la manutenzione dei veicoli da loro utilizzati introducano gli eventuali cambiamenti necessari nel loro sistema di manutenzione.

67. Così come nella fase che precede l'autorizzazione non rientra tra i compiti dell'autorità nazionale di sicurezza specificare una soluzione progettuale, analogamente non spetta alle autorità nazionali di sicurezza, nel loro ruolo di supervisione, imporre interventi correttivi sulla base dell'esperienza maturata. Le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero invece assicurare il monitoraggio della conformità di un'impresa ferroviaria o di un gestore dell'infrastruttura al rispettivo sistema di gestione della sicurezza. Le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero verificare che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura definiscano, eseguano e gestiscano gli adeguati interventi correttivi sulla base dei rispettivi sistemi di gestione della sicurezza.
68. Ai sensi della direttiva 2004/49/CE, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono responsabili delle rispettive parti del sistema. L'impresa ferroviaria è l'unica responsabile dell'esercizio sicuro dei suoi treni. Il gestore dell'infrastruttura ha un ruolo circoscritto alla gestione dell'infrastruttura e pertanto non ha alcuna responsabilità in relazione all'esercizio dei treni, fatta eccezione per il rilascio dell'autorizzazione al movimento dei treni. Il gestore dell'infrastruttura non riveste alcun altro ruolo in materia di autorizzazione.
69. La verifica della capacità di un subcontraente (ad esempio un detentore di veicoli) di gestire la parte di sua competenza per quanto riguarda l'esercizio e la manutenzione dei veicoli non rientra nel processo che conduce all'autorizzazione. Rientra infatti nell'obbligo fatto all'impresa ferroviaria che utilizza veicoli autorizzati garantire che, nell'ambito del suo sistema di gestione della sicurezza, si avvalga di un adeguato soggetto incaricato della manutenzione, in conformità all'articolo 14 *bis* della direttiva 2004/49/CE.
70. Ai sensi dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, della direttiva 2004/49/CE, quale modificata dalla direttiva 2008/110/CE, a ciascun veicolo, prima della messa in servizio o dell'uso sulla rete, dovrebbe essere assegnato un soggetto responsabile della manutenzione. L'autorizzazione è indipendente dall'utilizzo di un veicolo da parte dell'impresa ferroviaria o dalla manutenzione del veicolo da parte di un soggetto incaricato della manutenzione; la direttiva 2004/49/CE, inoltre, è relativa all'esercizio (uso) e alla manutenzione dei veicoli. Pertanto, il soggetto responsabile della manutenzione può essere assegnato sia prima sia dopo il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo, ma deve essere assegnato sempre prima dell'inserimento del veicolo nel registro nazionale dei veicoli (la voce «soggetto responsabile della manutenzione» è un campo obbligatorio di tale registro) e prima del suo uso effettivo sulla rete.
71. Le organizzazioni dovrebbero gestire i rischi derivanti dalle loro attività. La responsabilità di gestire i rischi dovrebbe incombere ai soggetti dotati di maggiore capacità in questo senso.
72. Poiché le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono i soli soggetti cui è richiesto il possesso di certificazioni e autorizzazioni di sicurezza, con il supporto di sistemi di gestione della sicurezza, essi dovrebbero rivestire un ruolo chiave nella gestione dei contributi di altri soggetti e nell'adozione delle corrette decisioni in relazione a tali contributi. Quando le imprese ferroviarie o i gestori dell'infrastruttura adottano tali decisioni o intraprendono tali azioni nell'ambito dei relativi sistemi di gestione della sicurezza, ciò lascia impregiudicate le responsabilità di altri organismi, quali i detentori di veicoli, i soggetti responsabili della manutenzione e i fabbricanti.
73. La suddivisione delle responsabilità operative tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura è definita nella STI «esercizio e gestione del traffico».
74. Le imprese ferroviarie dovrebbero essere considerate nella posizione migliore e come aventi le maggiori competenze per:
- a) individuare i possibili rischi connessi con le loro operazioni pianificate, compresa la manutenzione, e attuare misure di controllo, quali le verifiche alla partenza;
  - b) indicare in modo adeguato i propri bisogni operativi a contraenti e fornitori, quali le prestazioni richieste, la disponibilità e l'affidabilità dei veicoli;
  - c) monitorare le prestazioni dei veicoli;
  - d) fornire periodicamente informazioni complete in materia di esercizio e prestazioni ai detentori di veicoli e ai soggetti responsabili della manutenzione, a seconda dei casi; e
  - e) effettuare riesami dei contratti per comprenderne l'esecuzione e sollevare interrogativi in merito allo loro efficacia.
75. D'altro canto, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura non dovrebbero essere ritenuti i più adatti o competenti a gestire direttamente tutti i rischi presenti lungo la catena di approvvigionamento. Al fine di espletare le rispettive responsabilità, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero elaborare obblighi contrattuali per la fornitura di beni e servizi in conformità ai rispettivi sistemi di gestione della sicurezza, tenendo conto delle responsabilità legali altrui. Una volta che i veicoli sono in uso, gli interventi di modifica per correggerne i difetti e migliorarne costantemente le prestazioni costituiscono una pratica standard. Gestire tali modifiche in modo sicuro è di competenza dell'impresa ferroviaria che, a tal fine, dovrebbe

- applicare le procedure di gestione dei cambiamenti previste dal suo sistema di gestione della sicurezza e il regolamento sui metodi comuni di sicurezza per la valutazione dei rischi e, se necessario, provvedere a ottenere l'autorizzazione di messa in servizio del veicolo modificato. L'impresa ferroviaria dovrebbe altresì provvedere affinché tutte le informazioni pertinenti siano comunicate al soggetto responsabile della manutenzione per consentirgli di aggiornare il fascicolo di manutenzione.
76. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, i soggetti responsabili della manutenzione e i detentori di veicoli dovrebbero accertarsi che nel contratto sottoscritto con il fabbricante siano previsti tutti gli interventi di supporto che potrebbero essere necessari durante tale processo.
77. Prima della gara per acquisire dal gestore dell'infrastruttura l'accesso di un treno alla rete, l'impresa ferroviaria dovrebbe prima di tutto accertarsi della natura dell'accesso che il gestore dell'infrastruttura ha messo in vendita. L'impresa ferroviaria deve essere certa che la tratta per la quale intende acquistare l'accesso consenta la circolazione dei veicoli e treni che essa intende farvi viaggiare.
78. Le imprese ferroviarie dovrebbero reperire nel registro dell'infrastruttura tutte le informazioni (sulla natura dell'infrastruttura) necessarie per stabilire se il treno che intendono utilizzare è compatibile con la tratta specifica (compatibilità treno/tratta). Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe indicare nel registro dell'infrastruttura per ciascun parametro i valori nominali e, se del caso, i valori limite dei parametri di interfaccia mantenuti nelle diverse tratte della linea. Le imprese ferroviarie fanno affidamento sull'integrità di queste informazioni per garantire un esercizio sicuro dei loro treni. Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe comunicare all'impresa ferroviaria le eventuali modifiche temporanee alle caratteristiche dell'infrastruttura non indicate nel registro dell'infrastruttura.
79. Una volta che un'impresa ferroviaria ha appurato, consultando il registro dell'infrastruttura e la documentazione che correda l'autorizzazione del veicolo/l'autorizzazione per tipo di veicolo e considerando le condizioni d'uso e le altre restrizioni relative all'autorizzazione di messa in servizio del veicolo/all'autorizzazione per tipo di veicolo, che la tratta è compatibile con i treni che intende utilizzarvi, essa dovrebbe fare riferimento alle disposizioni della STI «esercizio e gestione del traffico» (in particolare ai punti relativi alla composizione del treno, alla frenatura del treno e all'ordine di marcia), per accertare eventuali restrizioni riferibili al treno che impediscano di far circolare lo stesso sulla tratta (ad esempio limiti di velocità, limiti di lunghezza, limiti di alimentazione).
80. Se un gestore dell'infrastruttura o un'impresa ferroviaria nutrono dubbi in merito all'utilizzo di un veicolo o attrezzatura fissa su una linea specifica, è opportuno che comunichino tali dubbi all'altra parte al fine di trovare una soluzione. Qualora la parte che ha sollevato il dubbio non sia soddisfatta della risposta, essa dovrebbe rivolgersi all'autorità nazionale di sicurezza che, a sua volta, dovrebbe adottare una decisione nell'ambito delle sue competenze.
81. In conformità all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione <sup>(1)</sup>, le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione devono comunicare a tutte le parti interessate (comprese le autorità nazionali di sicurezza) gli eventuali rischi rilevanti per la sicurezza dovuti a difetti e non conformità di costruzione o malfunzionamenti delle apparecchiature tecniche. Tale obbligo di informazione riguarda inoltre i fabbricanti e gli enti appaltanti che hanno rilasciato la dichiarazione «CE» di verifica dopo l'autorizzazione di messa in servizio.
82. In aggiunta al compito di autorizzare la messa in servizio di sottosistemi strutturali, e in conformità all'articolo 16 della direttiva 2004/49/CE, le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero inoltre accertarsi che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura agiscano nel rispetto dei requisiti della legislazione UE e, nei casi consentiti dalla direttiva 2008/57/CE, della legislazione nazionale. Tale compito di supervisione dovrebbe estendersi inoltre alla gestione (da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura) dei rischi relativi all'interfaccia con i rispettivi fornitori (quali fabbricanti, detentori di veicoli, società di leasing di materiale rotabile), in particolare durante gli appalti di beni e servizi, e della loro integrazione nei sistemi di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura.
83. La partecipazione delle autorità nazionali di sicurezza all'uso di un sottosistema e alla sua manutenzione da parte dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura, nell'ambito dei rispettivi sistemi di gestione della sicurezza, riveste un carattere di supervisione. In particolare, le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero rifiutare di assumersi la responsabilità del rispetto dei requisiti essenziali da parte del fabbricante/ente appaltante o dell'impresa ferroviaria/gestore dell'infrastruttura, specificando o esplicitamente verificando e/o approvando specifici requisiti di manutenzione, soluzioni progettuali o interventi correttivi. L'autorità nazionale di sicurezza dovrebbe pertanto dirigere la propria attenzione all'adeguatezza e idoneità dei sistemi di gestione dei soggetti responsabili e non agire come «ispettore delle opere finite» in relazione ai risultati dettagliati o alle decisioni prese da tali soggetti.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che devono applicare le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura che hanno ottenuto un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza e i soggetti responsabili della manutenzione (GU L 320 del 17.11.2012, pag. 8).

84. Qualora gli Stati membri valutino l'opportunità di adottare misure urgenti a seguito di incidenti o inconvenienti, dovrebbero riconoscere che il sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria è il meccanismo primario di gestione dei nuovi rischi per l'esercizio dei veicoli eventualmente emersi nelle indagini o nei risultati riguardanti l'incidente/inconveniente nel contesto della supervisione. Anche se uno Stato membro ritiene che sia urgente adottare una nuova norma per l'autorizzazione di messa in servizio, esso deve seguire le procedure specificate nella legislazione pertinente dell'Unione, compresa la notifica alla Commissione di un progetto di nuova norma ai sensi della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> o della direttiva 2004/49/CE.

#### PROVA

85. Le sole prove che possono essere richieste per l'autorizzazione, che devono essere eseguite prima dell'autorizzazione di messa in servizio e che richiedono la partecipazione di un organismo di valutazione, sono quelle:
- esplicitamente indicate nelle STI, nei moduli e, se pertinente, nelle norme nazionali,
  - definite dal richiedente per dimostrare la conformità ai requisiti delle STI e/o delle norme nazionali,
  - definite in altri atti legislativi dell'UE, o ancora
  - definite dal richiedente in conformità all'applicazione del CSM RA quale descritta nella raccomandazione 41.
86. La partecipazione degli organismi notificati e/o designati alla verifica della conformità ai requisiti essenziali è specificata rispettivamente dalle pertinenti STI e dalle norme nazionali.
87. Le prove che non rientrano nell'ambito di applicazione della raccomandazione 85 (ad esempio le prove necessarie a un'impresa ferroviaria per stabilire la compatibilità treno/tratta prima dell'utilizzo di un tipo di veicolo o di un nuovo sottosistema su una particolare tratta o all'ente appaltante per stabilirne la conformità ai requisiti del cliente) non sono parte integrante dell'autorizzazione di messa in servizio.
88. Qualora siano necessarie prove su binario per verificare la conformità ai requisiti di autorizzazione prima del rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'autorità nazionale di sicurezza, le disposizioni operative e organizzative per l'esecuzione di tali prove dovrebbero essere definite nel quadro giuridico nazionale di ciascuno Stato membro ed essere conformi alle direttive 2008/57/CE e 2004/49/CE. Esse dovrebbero specificare sia le disposizioni amministrative sia gli eventuali requisiti tecnico-operativi obbligatori. In generale gli Stati membri possono adottare uno dei due approcci di seguito delineati:
- gli Stati membri possono inserire la competenza per le prove nel certificato di sicurezza dell'impresa ferroviaria. A tal fine un organismo di prova può essere certificato come impresa ferroviaria, limitandone tuttavia l'ambito operativo alle sole prove,
  - gli Stati membri possono chiedere a un'autorità competente (che può essere o no l'autorità nazionale di sicurezza) di rilasciare i permessi per l'esecuzione delle prove. In questo caso l'organismo competente (in assenza della verifica di conformità ai requisiti di autorizzazione da parte di un organismo notificato o designato) deve disporre di competenze tecniche sufficientemente approfondite per poter adottare tali decisioni. Per soddisfare i requisiti di trasparenza e certezza del diritto, gli Stati membri devono provvedere affinché l'organismo sia adeguatamente indipendente e pubblicare la procedura di autorizzazione delle prove nel proprio quadro giuridico nazionale, chiarendone i requisiti e i criteri decisionali che l'organismo competente deve utilizzare per autorizzare le prove.
89. Al gestore dell'infrastruttura è attribuito un ruolo diretto in materia di agevolazione del processo di autorizzazione. Nel caso di prove supplementari richieste dall'autorità nazionale di sicurezza, l'articolo 23, paragrafo 6, della direttiva 2008/57/CE stabilisce che «il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera con ogni mezzo affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della sua domanda».

#### DOCUMENTAZIONE TECNICA

90. In conformità all'articolo 18 e all'allegato VI della direttiva 2008/57/CE la dichiarazione «CE» di verifica di un sottosistema dovrebbe essere accompagnata dalla documentazione tecnica, comprendente la documentazione che descrive il sottosistema, la documentazione risultante dalle verifiche effettuate da diversi organismi di valutazione e la documentazione degli elementi relativi alle condizioni e ai limiti d'uso e alle istruzioni di manutenzione, sorveglianza continua o periodica, adeguamento e regolazione. La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica include tutti i documenti di supporto necessari ai fini dell'autorizzazione di messa in servizio.

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

91. Un veicolo o progetto di rete sono contemplati dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica del o dei sottosistemi di cui si compone.
92. Nel processo di verifica di un sottosistema è possibile che debbano intervenire diversi organismi di valutazione, ciascuno di essi in relazione al proprio ambito di competenza. Dovrebbe essere cura del richiedente raccogliere tutta la documentazione richiesta dalla legislazione UE applicabile. La combinazione di questi fascicoli tecnici, integrati da ogni altra informazione prevista dalla legislazione UE (compresi gli elementi specificati all'allegato VI, punto 2.4, della direttiva 2008/57/CE) è designata «documentazione tecnica» che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica del sottosistema.
93. Il richiedente un'autorizzazione del tipo o un'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo dovrebbe produrre la documentazione da presentare ai fini dell'autorizzazione.

Tale documentazione dovrebbe includere la documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica redatta dal richiedente per tale sottosistema.

Nel caso di un veicolo composto da due sottosistemi, la documentazione da presentare per l'autorizzazione dovrebbe comprendere i due fascicoli tecnici che accompagnano la dichiarazione «CE» di verifica dei due sottosistemi.

In attesa dell'adozione di una raccomandazione della Commissione relativa al contenuto della documentazione che il richiedente deve presentare, gli Stati membri possono consentire che solo una parte della documentazione tecnica (uno o più fascicoli) che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica sia inclusa nella documentazione che accompagna la domanda di autorizzazione di un veicolo o tipo di veicolo. Ciò dovrebbe essere chiaramente indicato nel quadro giuridico nazionale dello Stato membro pubblicato sul sito web dell'Agenzia ferroviaria europea.

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica di un veicolo, tipo di veicolo o sottosistema dovrebbe includere tutte le informazioni di cui all'allegato V e la documentazione a supporto della o delle dichiarazioni «CE» di verifica (ad esempio, il o i certificati di verifica e la documentazione tecnica predisposti dal o dagli enti notificati e designati, le note di calcolo, le registrazioni delle prove e degli esami effettuati e le caratteristiche da registrare in conformità alle STI e alle norme nazionali applicabili). Le informazioni tratte dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica e non contenute nella documentazione presentata per l'autorizzazione dovrebbero essere messe a disposizione della pertinente autorità nazionale di sicurezza che ne faccia richiesta.

La documentazione che accompagna la prima autorizzazione di messa in servizio di un veicolo dovrebbe essere presentata all'autorità nazionale di sicurezza al momento dell'autorizzazione e mantenuta da quest'ultima come documento inerente all'autorizzazione rilasciata.

94. Qualora si applichi il suggerimento di cui alla raccomandazione 21, la raccomandazione 93 dovrebbe essere applicata, *mutatis mutandis*, alla documentazione da presentare per l'autorizzazione di un progetto di rete e alla documentazione tecnica che accompagna la pertinente dichiarazione «CE» di verifica.
95. Il richiedente un'autorizzazione supplementare di messa in servizio di un veicolo dovrebbe aggiungere alla documentazione tecnica originale che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica le informazioni di cui all'articolo 23, paragrafo 3 o 25, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE; tali informazioni supplementari costituiscono parte integrante delle informazioni da presentare all'autorità nazionale di sicurezza. Il richiedente dovrebbe tuttavia preservare la struttura della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica.
96. La parte della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica che definisce tutti «gli elementi relativi alle condizioni ed ai limiti d'uso, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica e di regolazione» dovrebbe essere messa a disposizione del gestore dell'infrastruttura, per i progetti di rete e, nel caso dei veicoli, dell'impresa ferroviaria che utilizza il veicolo, in modo che essi possano trasmettere tali informazioni al soggetto responsabile della manutenzione. Nel caso dei veicoli la trasmissione delle informazioni contenute nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica può avvenire per il tramite del detentore dei veicoli. Successivamente alla messa in servizio, l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura, in cooperazione con un soggetto responsabile della manutenzione, sono tenuti ad esercitare un controllo continuo sugli interventi di manutenzione e ad aggiornare queste informazioni sulla base del ciclo operativo e del ritorno di esperienza (articoli 4 e 9 della direttiva 2004/49/CE).
97. La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica dovrebbe contenere le informazioni necessarie per gestire lo stato di funzionamento di progetto del veicolo o del progetto di rete lungo tutto il loro ciclo di vita.



98. La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica dovrebbe essere aggiornata nel caso in cui vengano effettuate ulteriori verifiche (ad esempio, verifica di conformità alle norme nazionali per ottenere un'autorizzazione supplementare di messa in servizio). In caso di autorizzazione supplementare il richiedente dovrebbe informare l'autorità nazionale di sicurezza che ha rilasciato la prima autorizzazione.

#### DICHIARAZIONE «CE» DI VERIFICA

99. In conformità all'articolo 15 della direttiva 2008/57/CE e all'articolo 4, paragrafi 3 e 4, della direttiva 2004/49/CE, spetta all'impresa ferroviaria o al gestore dell'infrastruttura assicurarsi che un veicolo o sottosistema sia conforme, una volta in uso, a tutti i requisiti essenziali. Ciò lascia impregiudicata la responsabilità degli altri soggetti coinvolti (ad esempio, le responsabilità del firmatario della dichiarazione «CE» di verifica). Ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, detentore di carri, fornitore di servizi o ente appaltante provvede affinché il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori, i materiali e i servizi forniti siano conformi ai requisiti essenziali e le condizioni d'uso siano specificate nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica, in modo che possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore dell'infrastruttura in modo sicuro.
100. La responsabilità di garantire che i requisiti essenziali di tutta la legislazione UE applicabile siano pienamente rispettati in ogni dettaglio dai sottosistemi nel loro stato di funzionamento di progetto al momento dell'autorizzazione è di esclusiva pertinenza del richiedente l'autorizzazione di un sottosistema che rilascia la dichiarazione «CE» di verifica. Sulla base della verifica da parte dell'organismo notificato o designato e, laddove applicabile, di una valutazione globale del sottosistema o veicolo, il richiedente dichiara che tutti i requisiti essenziali sono rispettati. Pertanto, se la conformità del sottosistema nel suo stato di funzionamento di progetto ai requisiti essenziali al momento dell'autorizzazione è messa in discussione in una fase successiva, il richiedente che ha firmato la dichiarazione «CE» di verifica dovrebbe essere considerato il principale responsabile.
101. Di conseguenza, né un'autorizzazione del tipo né un'autorizzazione di messa in servizio dovrebbero essere considerate un trasferimento di responsabilità dal richiedente all'autorità nazionale di sicurezza per quanto riguarda la responsabilità di garantire o verificare che il sottosistema soddisfi tutti i requisiti essenziali.
102. Qualora venga rimessa in questione la conformità ai requisiti essenziali di un sottosistema nel suo stato di funzionamento di progetto, l'autorità nazionale di sicurezza che ha rilasciato l'autorizzazione dovrebbe essere ritenuta responsabile soltanto per i compiti specifici assegnati dall'articolo 16 della direttiva 2004/49/CE all'autorità nazionale di sicurezza responsabile dell'autorizzazione o della supervisione. La legislazione nazionale dovrebbe tenere conto di questo principio in linea con le raccomandazioni da 58 a 62 e 67.
103. Indipendentemente dalla verifica della conformità alle STI e alle norme nazionali e dalla verifica dell'integrazione in condizioni di sicurezza effettuata a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, il richiedente firma la dichiarazione «CE» sotto la sua esclusiva responsabilità. Il richiedente, pertanto, dovrebbe disporre di una procedura atta a garantire che abbia compreso e rispettato tutti i requisiti essenziali e che sia garantita la conformità a tutta la legislazione UE applicabile.
104. Benché il metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (CSM RA) non sia stato sviluppato in origine per tale scopo, il richiedente può servirsene come strumento per adempiere una parte delle proprie responsabilità, ovvero provvedere affinché tutte le parti del sottosistema/veicolo siano conformi, sotto tutti gli aspetti e in ogni dettaglio, ai requisiti essenziali per il sistema ferroviario di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE.
105. Il richiedente può scegliere anche di utilizzare altri mezzi ammessi dalla pertinente legislazione per fare in modo che tutte le parti del sottosistema o veicolo siano conformi ai requisiti essenziali per il sistema ferroviario.
106. La dichiarazione «CE» di verifica si riferisce a tutta la legislazione UE applicabile. È responsabilità del firmatario della dichiarazione «CE» conformarsi a tale legislazione, compresa la corrispondente valutazione di conformità, e coinvolgere, laddove necessario, gli organismi di valutazione previsti da detta legislazione.
107. Nel caso di un'autorizzazione relativa a veicoli o a un progetto di rete composti da più di un sottosistema:
- a) vi può essere più di un richiedente (uno per ciascun sottosistema) e ciascun richiedente redige una dichiarazione «CE» di verifica per la parte di sua competenza, comprese le interfacce. In questo caso ciascun richiedente si assume la responsabilità del pertinente sottosistema in conformità all'ambito di applicazione della sua dichiarazione «CE» di verifica. Un fabbricante o un ente appaltante possono integrare le due dichiarazioni in una domanda per un veicolo o progetto di rete;
  - b) il fabbricante o l'ente appaltante per il tipo di veicolo, veicolo singolo o progetto di rete possono integrare le dichiarazioni «CE» di verifica per ciascun sottosistema, di cui all'allegato V della direttiva 2008/57/CE, in

un'unica dichiarazione «CE» di verifica per il tipo di veicolo, veicolo singolo o progetto di rete. In questo caso il richiedente dichiara, sotto la propria esclusiva responsabilità, che i sottosistemi comprendenti il tipo di veicolo, il veicolo singolo o il progetto di rete in questione sono stati sottoposti alle pertinenti procedure di verifica e soddisfano i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione europea comprese, se del caso, tutte le norme nazionali e che pertanto il progetto stesso di veicolo o di rete soddisfa i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione europea comprese tutte le norme nazionali applicabili.

108. Al fine della stesura della dichiarazione «CE» di verifica, le STI pertinenti possono consentire una conformità parziale a una STI soltanto se quest'ultima stabilisce che le funzioni, prestazioni e interfacce specifiche necessarie per soddisfare i requisiti essenziali non sono obbligatorie in circostanze specifiche.
109. Solo quando tutti i documenti e le dichiarazioni di cui sopra sono stati redatti, il richiedente può presentare formalmente all'autorità nazionale di sicurezza competente la richiesta di autorizzazione di messa in servizio del sottosistema. È tuttavia buona prassi riconosciuta che il richiedente contatti prima in modo informale le autorità nazionali di sicurezza in affinché la procedura, i requisiti, i ruoli e le responsabilità, l'ambito di applicazione e i limiti e le condizioni d'uso siano chiari e che non emergano difficoltà in una fase successiva.

#### GESTIONE DELLE MODIFICHE

110. Per quanto concerne l'applicazione dell'articolo 5, paragrafo 2, dell'articolo 15, paragrafo 3 e dell'articolo 20 della direttiva 2008/57/CE, qualsiasi modifica di un sottosistema strutturale esistente dovrebbe essere analizzata e riferita a una delle seguenti categorie di modifiche:

- 1) «sostituzione nell'ambito della manutenzione» e altre modifiche che non introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica. In questo caso non è richiesta la verifica da parte di un organismo di valutazione, non è necessario informare lo Stato membro e la dichiarazione «CE» di verifica resta valida e immutata;
- 2) modifiche che introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica e che possono rendere necessari nuovi controlli (e quindi verifiche sulla base dei moduli di valutazione della conformità applicabili) ma che non hanno alcun impatto sulle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema. In questo caso la documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica deve essere aggiornata e le pertinenti informazioni dovrebbero essere messe a disposizione, su richiesta, dall'autorità nazionale di sicurezza;
- 3) rinnovo o ristrutturazione (ovvero modifiche o lavori di sostituzione significativi che impongono di informare lo Stato membro) che non richiede una nuova autorizzazione di messa in servizio; le modifiche che comportano un cambiamento delle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema rientrano in questa categoria;
- 4) rinnovo o ristrutturazione (ovvero modifiche o lavori di sostituzione significativi che impongono di informare lo Stato membro) che richiede una nuova autorizzazione di messa in servizio.

È opportuno notare che le decisioni di un ente appaltante o di un fabbricante in relazione alle modifiche di un sottosistema basate sulle quattro categorie di cui sopra devono essere completamente indipendenti dalla decisione relativa alla portata di una modifica del sistema ferroviario (nell'ambito del CSM RA) che deve essere realizzata dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura e che comporta una modifica alla loro parte del sistema. Le decisioni comportano la partecipazione di differenti soggetti in differenti circostanze e con criteri decisionali diversi.

Le categorie 3 e 4 di cui sopra comportano uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica con un impatto sulle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema.

111. Sia per i sottosistemi messi in servizio a norma della direttiva 2008/57/CE sia per quelli messi in servizio precedentemente, per garantire la certezza del diritto e ai fini del riconoscimento reciproco, le STI dovrebbero fornire criteri per determinare se una modifica abbia un impatto sulle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema e se rientri nelle categorie 3 o 4. Fino a quando le STI non indichino tali criteri, gli Stati membri possono specificarli a livello nazionale.
112. La modifica dovrebbe sempre essere considerata in riferimento al sottosistema o veicolo al momento dell'autorizzazione. Un'accumulazione di modifiche di minore entità può tradursi in una modifica significativa.

113. I fabbricanti o gli enti appaltanti dovrebbero gestire come segue le modifiche ai sottosistemi strutturali esistenti:
- sulla base della raccomandazione 110: il fabbricante o ente appaltante valuta in quale categoria rientri la modifica e se sia necessario informare gli organismi di valutazione o le autorità dello Stato membro. Nel caso di modifiche che rientrano nelle categorie da 2 a 4 della raccomandazione 110 e che comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica o che incidono sulla validità delle verifiche già effettuate, il fabbricante o ente appaltante, al momento di apportare la modifica, dovrebbe valutare la necessità di redigere una nuova dichiarazione di verifica «CE» sulla base dei criteri di cui al punto 2 dell'allegato V della direttiva 2008/57/CE <sup>(1)</sup>. Per modifiche che rientrano nella categoria 4, lo Stato membro dovrebbe decidere in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto;
  - quando l'applicazione del CSM RA è richiesta da una STI per un particolare parametro, la STI dovrebbe specificare le circostanze in cui deve essere condotto un test della significatività in relazione a tale parametro;
  - analogamente, nel caso dei parametri pertinenti per effettuare l'integrazione sicura come parte dell'autorizzazione conformemente alla raccomandazione 40, dovrebbe essere effettuato un test della significatività per ciascun parametro, tenendo conto della portata della modifica relativa al suo stato di funzionamento di progetto.
114. Le imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura sono responsabili ciascuno per la rispettiva parte del sistema ferroviario. In conformità all'articolo 4 della direttiva 2004/49/CE essi sono tenuti a gestire le parti del sistema ferroviario di loro competenza utilizzando un sistema di gestione della sicurezza, che, a sua volta e se opportuno, dovrebbe applicare il CSM RA.
115. Quando un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura mettono in servizio un veicolo o un sottosistema, essi devono applicare il CSM RA cominciando da una valutazione delle implicazioni della modifica per la parte del sistema ferroviario di loro competenza. Nel contesto di questo processo le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero prendere in esame i seguenti aspetti:
- per quanto riguarda i veicoli o i sottosistemi da (ri)mettere in servizio dopo la modifica e, se richiesto, l'autorizzazione: l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura dovrebbero verificare, utilizzando il rispettivo sistema di gestione della sicurezza, se la messa in servizio del veicolo o sottosistema rappresenti una modifica significativa per il sistema ferroviario nel suo complesso;
  - per quanto riguarda le eventuali modifiche all'esercizio di un sottosistema o veicolo: l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura dovrebbero verificare se la modifica sia significativa in relazione al rispettivo sistema di gestione della sicurezza e, in caso affermativo, se il loro sistema di gestione della sicurezza contempli il controllo di tutti i rischi pertinenti o se tale sistema debba invece essere adeguato;
  - per quanto riguarda le eventuali modifiche alla manutenzione di un sottosistema o veicolo: l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura dovrebbero verificare, utilizzando il rispettivo sistema di gestione della sicurezza, se la modifica sia significativa e, in caso affermativo, provvedere affinché i sistemi di manutenzione dei soggetti incaricati della manutenzione e i sistemi di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura siano opportunamente adeguati.
116. Le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero effettuare la supervisione sulle modifiche apportate ai sottosistemi in servizio, verificando le autorizzazioni e i certificati di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie. A tal fine le autorità nazionali di sicurezza dovrebbero verificare la corretta applicazione delle lettere a), b) e c) della raccomandazione 115.
117. La raccomandazione 2011/217/CE è abrogata.
- Gli Stati membri sono destinatari della presente raccomandazione.

Fatto a Bruxelles, il 5 dicembre 2014

*Per la Commissione*  
Violeta BULC  
*Membro della Commissione*

---

<sup>(1)</sup> Cfr. la proposta distinta di modifica dell'allegato V della direttiva 2008/57/CE.