



Bruxelles, 30.1.2013
COM(2013) 32 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

sui progressi compiuti verso l'interoperabilità del sistema ferroviario

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

sui progressi compiuti verso l'interoperabilità del sistema ferroviario

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

La presente relazione descrive i progressi realizzati verso l'interoperabilità del sistema ferroviario europeo dopo la pubblicazione della relazione adottata dalla Commissione a settembre 2009¹ e risponde all'articolo 39 della direttiva 2008/57/CE².

La presente relazione si basa sulle conclusioni della relazione biennale sui progressi conseguiti verso l'interoperabilità ferroviaria nell'UE pubblicata dall'Agenzia ferroviaria europea il 1° marzo 2012³.

2. EVOLUZIONE DEGLI STRUMENTI DELL'INTEROPERABILITÀ

2.1. Direttive sull'interoperabilità

2.1.1. Sintesi

La direttiva rifusa 2008/57/CE è entrata in vigore il 19 luglio 2008. Le direttive 96/48/CE⁴ e 2001/16/CE⁵ sono state abrogate con effetto dal 19 luglio 2010.

La direttiva 2008/57/CE è stata modificata dai seguenti atti:

- Direttiva 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario⁶;
- Direttiva 2011/18/UE della Commissione, del 1° marzo 2011, che modifica gli allegati II, V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario⁷.

2.1.2. Recepimento delle direttive sull'interoperabilità

Il termine per il recepimento delle direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE nella legislazione nazionale era il 19 luglio 2010, mentre quello per il recepimento della direttiva 2011/18/UE era il 31 dicembre 2011.

¹ Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo sui progressi compiuti in merito all'attuazione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie e delle direttive riguardanti l'interoperabilità COM(2009) 464 definitivo.

² 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.

³ <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Interoperabilitybiennialreport-2011.aspx>.

⁴ Direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, GU L 235 del 17.9.1996, pagg. 6-24.

⁵ Direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, GU L 110 del 20.4.2001, pagg. 1-27..

⁶ GU L 273 del 17.10.2009, pagg. 12-13.

⁷ GU L 57 del 2.3.2011, pagg. 21-28.

Al 20 novembre 2012 tutti gli Stati membri, tranne la Germania, avevano notificato misure nazionali di attuazione della direttiva 2008/57/CE; tuttavia, le misure notificate dal Regno Unito e dalla Francia erano considerate parziali in quanto non ancora applicabili al tunnel sotto La Manica. Alla stessa data, tutti gli Stati membri, tranne la Germania, avevano notificato misure nazionali di attuazione della direttiva 2009/131/CE, e tutti gli Stati membri, tranne la Polonia e la Slovenia, avevano notificato misure nazionali di attuazione della direttiva 2011/18/UE.

La Commissione segue attentamente il recepimento delle direttive sull'interoperabilità negli Stati membri. Se gli Stati membri non comunicano le misure nazionali di attuazione, la Commissione chiede formalmente agli Stati membri inadempienti di recepire le direttive in questione. Al 31 agosto 2012 la Commissione aveva avviato procedimenti di infrazione nei confronti di cinque Stati membri per non aver trasmesso le misure nazionali di attuazione.

I servizi della Commissione, coadiuvati dall'Agenzia ferroviaria europea, stanno verificando la conformità degli atti nazionali di attuazione alle direttive. In caso di non conformità, gli Stati membri sono invitati a fornire ulteriori chiarimenti. Se, dopo un'ulteriore analisi, la non conformità è confermata, viene avviato un procedimento formale di infrazione nei confronti dello Stato membro interessato.

Le direttive sull'interoperabilità ferroviaria prevedono una mole considerevole di legislazione derivata. Oltre alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI, cfr. 2.3), la Commissione ha adottato i seguenti atti:

- Decisione 2007/756/CE della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE⁸;
- Decisione della Commissione 2010/713/UE, 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 Consiglio⁹;
- Decisione 2011/107/UE della Commissione, del 10 febbraio 2011, che modifica la decisione 2007/756/CE che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale¹⁰;
- Regolamento (UE) n. 201/2011 della Commissione, del 1° marzo 2011, relativo al modello di dichiarazione di conformità a un tipo autorizzato di veicolo ferroviario¹¹;
- Decisione 2011/155/UE della Commissione, del 9 marzo 2011, riguardante la pubblicazione e la gestione del documento di riferimento di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario¹²;
- 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 Consiglio¹³;

⁸ GU L 305 del 23.11.2007, pagg. 30-51.

⁹ GU L 319 del 4.12.2010, pagg. 1-52.

¹⁰ GU L 43 del 17.2.2011, pagg. 33-54.

¹¹ GU L 57 del 2.3.2011, pagg. 8-9.

¹² GU L 63 del 10.3.2011, pagg. 22-25.

¹³ GU L 95 dell'8.4.2011, pagg. 1-29.

- Decisione di esecuzione 2011/633/UE della Commissione, del 15 settembre 2011, concernente le specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie¹⁴;
- Decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati¹⁵.

2.2. Specifiche tecniche di interoperabilità

2.2.1. Quadro della situazione

Le STI sono le specifiche tecniche di interoperabilità elaborate dall’Agenzia ferroviaria europea su incarico della Commissione. I sottosistemi e i componenti di interoperabilità devono essere conformi alle STI pertinenti per rispondere ai requisiti essenziali definiti nella direttiva 2008/57/CE e assicurare l’interoperabilità del sistema ferroviario.

La prima serie di STI riguardanti il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (STI HS) è stata pubblicata nel 2002. Quasi tutte sono state sottoposte a revisione nel 2008.

La seconda serie di STI, riguardanti essenzialmente il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (STI CR) e questioni trasversali quali la sicurezza nelle gallerie ferroviarie e l’accessibilità per le persone a mobilità ridotta, è stata pubblicata fra il 2006 e il 2011.

L’allegato I contiene l’elenco di tutte le STI adottate dalla Commissione al 31 dicembre 2012.

Come già previsto nelle direttive sull’interoperabilità attualmente in vigore, questo quadro giuridico viene ulteriormente sviluppato correggendo gli errori e chiudendo i punti ancora aperti presenti nelle STI, ma anche estendendo il campo geografico di applicazione delle STI al sistema ferroviario di tutta l’Unione europea.

Viste queste premesse, l’Agenzia sta riesaminando le seguenti STI: esercizio e gestione del traffico (OPE), carri merci (WAG), locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri (LOC&PAS), controllo-comando e segnalamento (CCS), applicazioni telematiche per i servizi passeggeri (TAP) e per i servizi merci (TAF), accessibilità per le persone a mobilità ridotta (PRM), sicurezza nelle gallerie ferroviarie (SRT), infrastruttura (INF) ed energia (ENE).

Per quanto riguarda la STI CCS, il 16 aprile 2012 è stato firmato il protocollo d’intesa che sancisce l’accordo di tutte le parti interessate ad attuare il sistema ERTMS (sistema europeo di gestione del traffico ferroviario) sulla base delle specifiche “Baseline 3” raccomandate dall’Agenzia alla stessa data. In altre parole, tutte le parti interessate riconoscono che le specifiche contengono gli elementi essenziali. La relativa revisione della STI CCS è stata adottata il 6 novembre 2012.

Quanto alle applicazioni telematiche, sull’esempio della STI CCS l’Agenzia ha istituito e coordina la gestione del controllo delle modifiche (CCM) per i documenti tecnici allegati alle due STI in materia di applicazioni telematiche e ne verifica l’attuazione. Inoltre, un comitato di direzione e un gruppo di esperti del settore collaborano all’attuazione di entrambe le STI, che è monitorata sulla base di un piano di lavoro.

2.2.2. Analisi delle deroghe

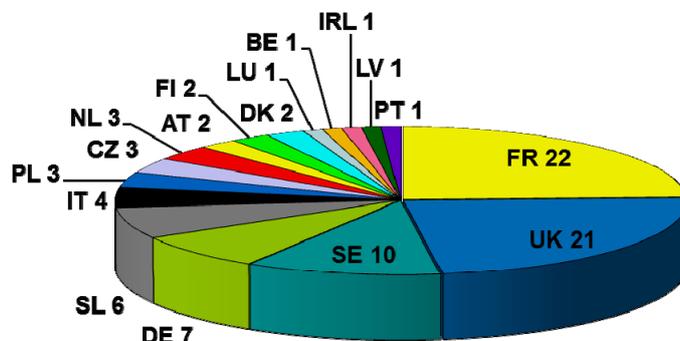
Le deroghe consentono eccezioni all’applicazione delle STI in determinate condizioni stabilite dalle direttive sull’interoperabilità attualmente in vigore. Fra il 2007 e il 31 agosto 2012 la Commissione ha ricevuto 90 notifiche di deroghe da parte di 17 Stati membri, riassunte nel grafico riportato di seguito:

¹⁴ GU L 256 dell’1.10.2011, pagg. 1-25.

¹⁵ GU L 264 dell’8.10.2011, pagg. 32-54.

Deroghe richieste dal 2007 nel quadro delle direttive 96/48/CE, 2001/16/CE e 2008/57/CE sull'interoperabilità

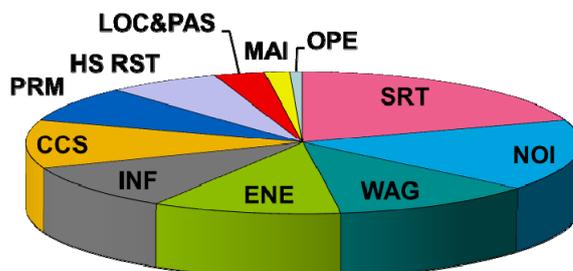
Ripartizione per Stato membro (situazione al 3/9/2012)



Le deroghe riguardano quasi tutte le STI in vigore, come illustra il diagramma seguente. Le STI oggetto del maggior numero di richieste di deroghe sono quelle riguardanti la sicurezza nelle gallerie ferroviarie (27), il rumore (22) e i carri merci (16).

Deroghe richieste dal 2007 nel quadro delle direttive 96/48/CE, 2001/16/CE e 2008/57/CE sull'interoperabilità

Ripartizione per STI (situazione al 3/9/2012)



Le deroghe trasmesse dagli Stati membri alla Commissione hanno rivelato che talvolta il concetto di “fase avanzata di sviluppo” (articolo 9, paragrafo 1, lettera a), della direttiva sull'interoperabilità), che può giustificare eventuali deroghe, ha un'applicazione troppo ampia¹⁶. La conseguenza potrebbe essere la richiesta di deroghe più ampie di quelle previste ai sensi della legislazione UE.

Un'analisi del contenuto delle deroghe mostra che l'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE potrebbe essere semplificato e migliorato chiarendo in quali casi è possibile richiedere una

¹⁶ Per esempio, quando dovrebbe essere stato possibile rendere il progetto conforme alla STI con un impatto minimo o inesistente sul calendario e sui costi del progetto.

deroga, snellendo la procedura di richiesta e, in alcuni casi, semplificando il contenuto del fascicolo della richiesta.

2.3. Registri

2.3.1. Registro nazionale dei veicoli (RIN – articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità)

La specifica RIN è stata adottata con la decisione 2007/756/CE della Commissione e modificata con la decisione 2011/107/UE della Commissione. I registri di immatricolazione nazionali (RIN) sono ospitati dagli organismi di immatricolazione (ORI) nominati dagli Stati membri e devono essere connessi al registro virtuale di immatricolazione (RVI), che è il motore di ricerca centrale.

L'Agenzia ferroviaria europea (ERA) ha sviluppato il software usato in un'applicazione standard per il RIN e l'RVI. Il software è messo a disposizione degli ORI gratuitamente. Il RIN standardizzato e l'RVI sono stati aggiornati per tenere conto delle modifiche introdotte dalla decisione 2011/107/UE della Commissione. L'ERA assiste attualmente gli ORI per stabilire collegamenti fra i RIN e l'RVI.

2.3.2. Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati (ERATV – articolo 34 della direttiva sull'interoperabilità)

La specifica ERATV è stata adottata con la decisione 2011/665/UE della Commissione. L'ERATV sarà ospitato dall'ERA, che pubblicherà le informazioni fornite dalle autorità nazionali responsabili della sicurezza.

L'ERA sta sviluppando un'applicazione software per questo registro che dovrebbe diventare operativa entro la fine del 2012.

2.3.3. Registro dell'infrastruttura (RINF – articolo 35 della direttiva sull'interoperabilità)

La specifica RINF è stata adottata con la decisione 2011/633/UE della Commissione. Il registro RINF sarà ospitato da soggetti nominati dagli Stati membri e dovrà essere connesso all'interfaccia utenti comune.

L'ERA sta svolgendo uno studio di fattibilità per definire la soluzione tecnica più adatta per l'interfaccia.

2.4. Normalizzazione

Il 28 gennaio 2011 la Commissione ha trasmesso il mandato M 483 per la programmazione e la normalizzazione destinato agli organismi europei di normalizzazione ai sensi della direttiva 2008/57/CE nel settore dell'interoperabilità del sistema ferroviario nell'Unione europea. Il mandato sostituisce il mandato M 275 del 13 novembre 1998 nel settore dell'attrezzatura ferroviaria sull'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e il mandato M 334 del 22 maggio 2003 nel settore dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

L'elenco delle norme armonizzate di cui alla direttiva 2008/57/CE è stato pubblicato il 20 luglio 2011 nella Gazzetta ufficiale.

3. PROGRESSI VERSO L'INTEROPERABILITÀ

3.1. Attuazione dell'interoperabilità

La relazione biennale sui progressi verso l'interoperabilità ferroviaria nell'UE, pubblicata dall'Agenzia ferroviaria europea il 1° marzo 2012, fornisce informazioni dettagliate sui progressi finora compiuti per realizzare l'interoperabilità. Per misurare i progressi compiuti, l'Agenzia ha stabilito tre categorie principali di indicatori: istituzionali (principalmente per le

autorità nazionali responsabili della sicurezza e gli organismi notificati); giuridici (per lo sviluppo delle STI e la chiusura dei punti aperti) e riguardanti i sottosistemi (certificati CE, autorizzazione per materiale rotabile e impianti fissi, ecc.).

3.2. Ostacoli persistenti all'interoperabilità

3.2.1. Copertura e applicazione delle STI

I punti ancora aperti e il limitato campo di applicazione geografica delle STI possono intralciare la futura integrazione del sistema ferroviario europeo in quanto costituiscono un ostacolo all'interoperabilità. È pertanto fondamentale chiudere i punti aperti ed estendere il campo di applicazione delle STI all'intero sistema ferroviario dell'UE entro un termine ragionevolmente breve.

Nel 2011 l'Agenzia, in collaborazione con consulenti esterni, ha svolto un'analisi ex post dell'attuazione della STI PRM in sette Stati membri. La valutazione ha messo in evidenza diversi punti fondamentali che incidono sull'applicazione (o meno) della STI PRM. Per quanto riguarda l'infrastruttura e il materiale rotabile esistenti, un progetto è classificato come rinnovo o ristrutturazione (ai sensi della direttiva sull'interoperabilità) a seconda che la modifica sia "importante" o no. Le interpretazioni del concetto di "importante" variano notevolmente, per cui la STI PRM è applicata in molti modi diversi. Questa situazione ha contribuito all'applicazione limitata della STI e ha rallentato i progressi verso un sistema ferroviario più accessibile.

Dall'entrata in vigore della STI PRM a luglio 2008, gli Stati membri hanno spesso fatto riferimento all'articolo 20 della direttiva sull'interoperabilità in caso di ristrutturazione o rinnovo per decidere autonomamente se applicare la STI integralmente o parzialmente. Quindi, la STI PRM dovrebbe essere applicata in caso di rinnovo o ristrutturazione ai sensi delle disposizioni di cui al capo VII sull'attuazione e le uniche possibilità di non applicarla dovrebbero essere una deroga (articolo 9 della direttiva) o un caso specifico (sezione 7.4 della STI PRM), ma il ricorso frequente all'articolo 20 della direttiva sull'interoperabilità ne indebolisce l'applicazione. Per rimediare a questa situazione, la Commissione affronta la questione nelle proposte contenute nel quarto pacchetto ferroviario, definendo anche con più chiarezza gli elementi delle STI riguardanti la ristrutturazione e il rinnovo.

3.2.2. Messa in servizio di veicoli ferroviari

La direttiva 2008/57/CE prevede che ogni Stato membro rilasci un'autorizzazione per la messa in servizio di veicoli ferroviari, tranne quando l'autorizzazione rilasciata dal primo Stato membro può essere integralmente accettata in altri Stati membri (riconoscimento transnazionale). Con questo sistema, i fabbricanti e le imprese ferroviarie hanno subito gli svantaggi dovuti ai tempi e ai costi eccessivi delle procedure di autorizzazione.

Il lavoro svolto dai servizi della Commissione e dall'Agenzia ferroviaria europea nel 2010 ha permesso a tutti gli interessati di giungere a un'interpretazione comune delle disposizioni della direttiva in materia di messa in servizio di veicoli ferroviari. Il risultato è stata la raccomandazione 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.

Tuttavia, durante i lavori sono emerse nuove questioni, fra cui le difficoltà incontrate nell'attuazione dei metodi di sicurezza comuni per la valutazione del rischio e l'individuazione di rischi per la sicurezza nelle STI al fine di permettere l'uso sistematico delle STI invece che delle norme nazionali.

Per questo motivo, a settembre 2011 i servizi della Commissione hanno istituito un gruppo di lavoro che riuniva tutte le parti interessate per analizzare i problemi incontrati durante le procedure di autorizzazione e individuare i settori in cui sono possibili ulteriori miglioramenti. Il gruppo di lavoro si è riunito cinque volte e ha concluso le attività a giugno 2012¹⁷.

Ha individuato tre tipi di problemi:

- la legislazione ferroviaria dell'UE non è sempre applicata adeguatamente;
- non è sempre interpretata correttamente;
- può essere migliorata.

Pertanto, oltre a un monitoraggio più attento dell'attuazione della legislazione ferroviaria dell'UE e a più ampie attività di diffusione e formazione, si impone una revisione delle procedure per la messa in servizio dei veicoli ferroviari. La Commissione tratta la questione nel quarto pacchetto ferroviario.

3.2.3. *Norme nazionali*

Altri ostacoli sono la mancanza di trasparenza dei quadri normativi nazionali per l'autorizzazione dei veicoli e il fatto che le norme nazionali non siano pubblicamente disponibili. Questi due aspetti sono affrontati dall'Agenzia ferroviaria europea, che sta lavorando sulla classificazione e i rinvii incrociati delle norme nazionali.

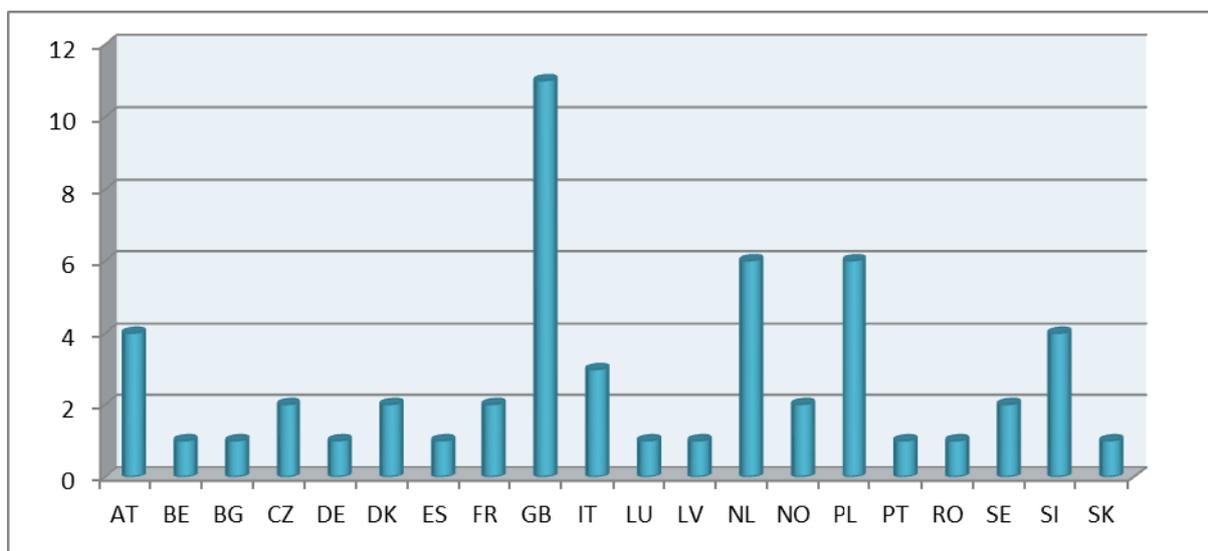
Infine, è opportuno esaminare ulteriormente le norme nazionali superflue o in conflitto con le STI: questo compito spetta in primo luogo agli Stati membri e, successivamente, all'Agenzia ferroviaria europea. In effetti, finché le STI non saranno estese all'intero sistema ferroviario dell'Unione europea, gli Stati membri continueranno a notificare norme nazionali. Quando le STI saranno estese al sistema ferroviario di tutta l'UE e i punti delle STI ancora aperti saranno chiusi, gli Stati membri dovrebbero eliminare le norme nazionali superflue o in conflitto con le STI. Il quarto pacchetto della Commissione chiarisce questo aspetto. Inoltre, l'Agenzia dovrebbe ricevere più poteri nei confronti degli Stati membri per eliminare norme nazionali incoerenti, discriminatorie e/o sproporzionate. Il quarto pacchetto ferroviario permetterà quindi all'Agenzia di adottare pareri rivolti a uno Stato membro in cui sarà chiarito perché una norma nazionale è superflua o in conflitto con le STI o perché un'altra normativa dell'UE non deve entrare in vigore o essere applicata.

3.2.4. *Organismi notificati*

Il 20 novembre 2012 nell'UE e in Norvegia erano operativi 53 organismi notificati ai sensi della direttiva 2008/57/CE, distribuiti geograficamente come illustrato dal diagramma seguente¹⁸:

¹⁷ La relazione finale del gruppo di lavoro è disponibile al seguente indirizzo:
http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx

¹⁸ Fonte : NANDO
(http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir_id=30).



L'ostacolo principale alla concorrenza a livello dell'UE fra organismi notificati è la lingua del richiedente. Di fatto, i richiedenti di paesi in cui si parlano lingue diverse da quelle di lavoro dell'organismo notificato sono meno propensi a investire fondi supplementari per la traduzione. Pertanto, si registra una concorrenza fra organismi notificati non tanto a livello dell'UE, quanto all'interno delle regioni linguistiche.

Visto che l'esperienza maturata negli ultimi anni evidenzia fra l'altro un livello eterogeneo di competenze attribuite agli organismi notificati, è necessario migliorare il monitoraggio e il coordinamento delle loro attività. La revisione della direttiva 2008/57/CE offrirà l'opportunità di applicare il nuovo quadro legislativo per la commercializzazione dei prodotti, in particolare le disposizioni della decisione 768/2008/CE riguardante gli organismi notificati.

4. CONCLUSIONI

I progressi compiuti grazie al quadro normativo dell'UE in materia di interoperabilità ferroviaria promuoveranno ulteriormente lo sviluppo del mercato interno, favorendo la creazione di nuove imprese, la riduzione dei costi di ingresso e, infine, la competitività del trasporto ferroviario rispetto ad altri modi di trasporto.

Le analisi svolte nella presente relazione hanno portato alle seguenti constatazioni.

La legislazione derivata sull'interoperabilità (STI e altre misure giuridiche) è ormai completa per quanto riguarda il sistema ferroviario transeuropeo. Come già previsto dall'attuale quadro legislativo, la maggior parte delle STI dovrebbero essere estese al sistema ferroviario di tutta l'Unione europea entro il 2015. Dopo tale data, le STI saranno oggetto di revisioni periodiche per tenere conto dei progressi tecnologici, delle tendenze del mercato e delle esigenze della società.

Le future revisioni delle STI dovrebbero anche semplificare il contesto normativo per garantire la pertinenza, l'efficacia e la proporzionalità della legislazione ferroviaria. Ad esempio, verrà preso in considerazione un ricorso più frequente a norme volontarie europee.

Inoltre, l'estensione delle STI e la chiusura dei punti ancora aperti consentiranno all'Agenzia e agli Stati membri di individuare e abrogare le norme nazionali che sono superflue o incompatibili con le STI. Questo processo di semplificazione, già possibile con la legislazione attualmente in vigore, è migliorato e chiarito ulteriormente dalla Commissione nel quarto pacchetto ferroviario.

Analogamente, sempre nel quarto pacchetto la Commissione chiarisce l'applicazione delle STI in caso di rinnovo o ristrutturazione di sottosistemi esistenti.

Sottolinea anche l'importanza del ruolo e del corretto funzionamento degli organismi notificati uniformando la legislazione sull'interoperabilità al nuovo quadro legislativo per la commercializzazione dei prodotti.

Infine, il quarto pacchetto tratta anche le difficoltà incontrate nell'attuale processo di autorizzazione dei veicoli e introduce il concetto di un'unica autorizzazione per l'immissione sul mercato dei veicoli che sarà valida in tutta l'Unione europea. Questo cambiamento presuppone un ruolo rafforzato dell'Agenzia e una maggiore attenzione da parte delle autorità nazionali responsabili della sicurezza nei confronti dei compiti di supervisione.

Allegato I

STI	Numero di documento	Pubblicazione nella GU	Applicabile dal
STI riguardanti i sottosistemi strutturali(*): Infrastruttura (INF), Energia (ENE), Controllo-comando e segnalamento (CCS), Materiale rotabile (RST, WAG, NOI)			
HS INF	Decisione 2002/732/CE della Commissione	L 245/143 (2002)	1/12/2002
HS INF Revisione	Decisione 2008/217/CE della Commissione	L 77/1 (2008)	1/7/2008
HS ENE	Decisione 2002/733/CE della Commissione	L 245/280 (2002)	1/12/2002
HS ENE Revisione	Decisione 2008/284/CE della Commissione	L 104/1 (2008)	1/10/2008
HS CCS	Decisione 2002/731/CE della Commissione	L 245/37 (2002)	1/12/2002
HS CCS Rettifica	-	L275/3 (2002)	1/12/2002
HS CCS Revisione	Decisione 2004/447/CE della Commissione	L 155/67 (2004)	31/4/2004
HS CCS Revisione	Decisione 2006/860/CE della Commissione	L 342/1 (2006)	7/11/2006
HS CCS Revisione	Decisione 2007/153/CE della Commissione	L 67/13 (2007)	6/3/2007
HS CCS Revisione	Decisione 2008/386/CE della Commissione	L 136/11 (2008)	1/6/2008
HS RST	Decisione 2002/735/CE della Commissione	L 245/402 (2002)	1/12/2002
HS RST Revisione	Decisione 2008/232/CE della Commissione	L 84/132 (2008)	1/9/2008
HS RST Rettifica	-	L 104/80 (2008)	1/9/2008
CR RST LOC&PAS	Decisione 2011/291/UE della Commissione	L 139/1 (2011)	1/6/2011
CR CCS	Decisione 2006/679/CE della Commissione	L 284/1 (2006)	28/9/2006

STI	Numero di documento	Pubblicazione nella GU	Applicabile dal
CR CCS Revisione	Decisione 2006/860/CE della Commissione	L 342/1 (2006)	7/11/2006
CR CCS Revisione	Decisione 2007/153/CE della Commissione	L 67/13 (2007)	6/3/2007
CR CCS Revisione	Decisione 2008/386/CE della Commissione	L 136/11 (2008)	1/6/2008
CR CCS Revisione	Decisione 2010/79/CE della Commissione	<i>L37/74 (2010)</i>	1/4/2010
CR CCS	Decisione 2009/561/CE della Commissione	<i>L 194/60 (2009)</i>	22/7/2009
CR NOI	Decisione 2006/66/CE della Commissione	L 37/1 (2006)	23/6/2006
CR NOI Revisione	Decisione 2011/229/UE della Commissione	L 99/1 (2011)	5/4/2011
CR WAG	Decisione 2006/861/CE della Commissione	L 344/1 (2006)	31/1/2007
CR WAG Revisione	Decisione 2009/107/CE della Commissione	L 45/1 (2009)	1/7/2009
CR INF	Decisione 2011/275/UE della Commissione	L 126 (2011)	1/6/2011
CR ENE	Decisione 2011/274/UE della Commissione	L 126 (2011)	1/6/2011
HS & CR CCS Revisione	Decisione 2012/88/UE della Commissione	L 51 (2012)	26/7/2012
HS & CR CCS Revisione	Decisione 2012/696/E della Commissione	L 311 (2012)	1/1/2013
STI riguardanti i sottosistemi funzionali(*): Esercizio e gestione del traffico (OPE), Applicazioni telematiche per i servizi passeggeri e merci (TAP, TAF), Manutenzione (MAI)			
HS OPE	Decisione 2002/734/CE della Commissione	L 245/370 (2002)	1/12/2002
HS OPE Revisione	Decisione 2008/231/CE della Commissione	L 84/1 (2008)	1/9/2008

STI	Numero di documento	Pubblicazione nella GU	Applicabile dal
CR&HS OPE Revisione	Decisione 2010/640/CE della Commissione	L280/29 (2010)	25/10/2010
CR OPE Revisione	Decisione 2011/314/UE della Commissione	L 144/1 (2011)	1/1/2012
HS MAI	Decisione 2002/730/CE della Commissione	L245/1 (2002)	1/12/2002
HS MAI Rettifica	-	L 275/5 (2002)	1/12/2002
CR OPE	Decisione 2006/920/CE della Commissione	L 359/1 (2006)	11/2/2007
CR OPE Revisione	Decisione 2008/231/CE della Commissione	L 84/1 (2008)	1/9/2008
CR OPE Revisione	Decisione 2009/107/CE della Commissione	L 45/1 (2009)	1/7/2009
CR&HS OPE Revisione	Decisione 2012/757/UE della Commissione	L 345/1 (2012)	1/1/2014
CR TAF	Regolamento (CE) n. 62/2006 della Commissione	L 13/1 (2006)	19/1/2006
CR TAF Revisione	Regolamento (UE) n. 328/2012 della Commissione	L 106/14 (2012)	20/5/2012
HS&CR TAP	Regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione	L 123/11 (2012)	13/5/2011
HS&CR Revisione	TAP Regolamento (UE) n. 665/2012 della Commissione	L 194/1 (2012)	22/7/2012
STI trasversali: Accessibilità per le persone a mobilità ridotta (PRM, Sicurezza nelle gallerie ferroviarie (SRT), modifiche a diverse STI (tutte)			
SRT	Decisione 2008/163/CE della Commissione	L 64/1 (2008)	1/7/2008
PRM	Decisione 2008/164/CE della Commissione	L 64/72 (2008)	1/7/2008
Omnibus 1	Decisione 2012/462/UE della Commissione	L 217/1 (2012)	24/1/2013

STI	Numero di documento	Pubblicazione nella GU	Applicabile dal
Omnibus 2	Decisione 2012/463/UE della Commissione	L 217/11 (2012)	24/1/2013
Omnibus 3	Decisione 2012/464/UE della Commissione	L 217/20 (2012)	24/1/2013

(*) Le STI riguardanti i sottosistemi strutturali (per es. carri, infrastruttura) possono includere anche requisiti funzionali (per es. concernenti la manutenzione).