

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/774 DELLA COMMISSIONE****del 16 maggio 2019****che modifica il regolamento (UE) n. 1304/2014 per quanto riguarda l'applicazione della specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Rumore» ai carri merci esistenti****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 5, paragrafo 11,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> (direttiva sulla gestione del rumore ambientale) stabilisce una base per lo sviluppo e il completamento dell'attuale serie di misure comunitarie relative al rumore ambientale prodotto, tra l'altro, dai veicoli ferroviari.
- (2) Come risulta dalla valutazione della direttiva sul rumore ambientale <sup>(3)</sup> e dalla relazione sull'attuazione della medesima direttiva <sup>(4)</sup>, il rumore ambientale, in particolare il rumore ferroviario, resta una grave minaccia per la salute umana.
- (3) Sebbene la direttiva sul rumore ambientale si applichi in generale alle tratte su cui transitano più di 30 000 treni, sia merci che passeggeri, nella messa a punto del concetto di «tratte meno rumorose» è stato necessario tenere conto di quelle tratte interessate da un significativo traffico merci nelle ore notturne.
- (4) Esiste il rischio che livelli eccessivi di rumore ferroviario possano determinare azioni unilaterali, non coordinate, di alcuni Stati membri. Tali misure potrebbero avere ricadute negative sulle economie europee e determinare un trasferimento (*shift*) modale inverso tra ferro e gomma. Inoltre tali azioni potrebbero compromettere l'interoperabilità ferroviaria dell'Unione. Dato il carattere internazionale della maggior parte del trasporto ferroviario di merci nell'Unione, è necessario risolvere il problema a livello europeo.
- (5) L'applicazione della specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Rumore» del sistema ferroviario dell'Unione europea («STI NOI») di cui al regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione <sup>(5)</sup> ai carri esistenti dovrebbe pertanto ridurre in modo significativo i livelli massimi di emissione di rumore. Uno dei modi più efficaci per attenuare il rumore ferroviario è l'adeguamento dei carri merci esistenti mediante l'installazione di ceppi dei freni in materiale composito. Tale soluzione tecnica riduce il rumore ferroviario fino a un massimo di 10 dB, che rappresenta una riduzione del 50 % del rumore udibile dagli esseri umani.
- (6) Il 22 settembre 2017 la Commissione ha chiesto all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie («l'Agenzia»), di formulare, a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, una raccomandazione relativa alla revisione della STI NOI, con l'obiettivo di specificare l'applicazione della STI NOI ai carri merci esistenti nel quadro della strategia «tratte meno rumorose» e di allineare la STI NOI alla direttiva (UE) 2016/797.
- (7) Il problema del rumore nel trasporto ferroviario di merci dovrebbe essere affrontato quando rappresenta un grave disturbo e una minaccia per la salute. Per questo motivo e considerato che i treni merci che circolano nelle ore notturne recano un disturbo particolare, la definizione di una tratta meno rumorosa dovrebbe essere formulata con riferimento all'intensità del traffico ferroviario di merci nelle ore notturne.

<sup>(1)</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).

<sup>(3)</sup> *Commission Staff Working Document Refit Evaluation of the Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise* (Documento di lavoro dei servizi della Commissione — Valutazione REFIT della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale) [SWD (2016) 454 final].

<sup>(4)</sup> Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva sul rumore ambientale ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2002/49/CE [COM(2017) 151 final].

<sup>(5)</sup> Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421).

- (8) La data di applicazione dell'introduzione delle tratte meno rumorose dovrebbe essere stabilita tenendo conto di diversi parametri, tra cui i passi avanti compiuti in termini di adeguamento in diversi Stati membri, il tasso di rinnovo del parco di carri merci, il ciclo di manutenzione dei carri merci, la capacità di produzione dei fabbricanti di ceppi dei freni in materiale composito e la disponibilità delle officine. La data dovrebbe inoltre essere in linea con le modifiche ricorrenti dell'orario di servizio conformemente all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup>.
- (9) Poiché l'intensità del traffico può essere soggetta a fluttuazioni, l'elenco delle tratte meno rumorose dovrebbe essere aggiornato a intervalli regolari per tener conto di tali modifiche e nel contempo garantire un quadro stabile sull'arco di diversi anni. È pertanto opportuno che gli Stati membri aggiornino l'elenco delle tratte meno rumorose almeno ogni cinque anni dopo l'8 dicembre 2024. Prima del primo aggiornamento la Commissione dovrebbe inoltre valutare i passi avanti compiuti in termini di adeguamento e l'impatto dell'introduzione delle tratte meno rumorose sull'industria del trasporto ferroviario di merci.
- (10) Date le preoccupazioni espresse da alcuni portatori di interessi in merito all'esercizio di carri muniti di ceppi dei freni in materiale composito nelle condizioni dell'inverno nordico, la Commissione, assistita dall'Agenzia, dovrebbe continuare ad analizzare i problemi e le possibili soluzioni. Essa dovrebbe valutare, entro giugno 2020, se sia necessaria una modifica di tale STI, eventualmente mediante un'esenzione che consenta di far proseguire l'esercizio di un numero limitato di carri muniti di ceppi dei freni in ghisa sulle tratte meno rumorose, al fine di salvaguardare il traffico ferroviario transfrontaliero di merci da e verso le regioni nordiche interessate. Secondo le stime delle autorità svedesi, il numero di carri utilizzati in tale traffico non supera complessivamente le 17 500 unità.
- (11) L'introduzione di tratte meno rumorose dovrebbe integrare altre azioni a livello dell'Unione volte a ridurre la rumorosità del trasporto ferroviario di merci, compresi il finanziamento dell'adeguamento nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa <sup>(7)</sup>, i fondi SIE <sup>(8)</sup>, i regimi di canoni differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie sulla base del rumore prodotto <sup>(9)</sup> e lo sviluppo di nuove soluzioni tecniche nel quadro dell'iniziativa Shift2Rail <sup>(10)</sup>.
- (12) Al fine di garantire un'attuazione efficiente delle tratte meno rumorose è opportuna una stretta cooperazione tra le rispettive autorità nazionali competenti.
- (13) Poiché le modifiche hanno un impatto diretto sul contesto sociale dei lavoratori nel settore e sui clienti del trasporto ferroviario di merci, le parti sociali e i clienti del trasporto ferroviario di merci sono stati consultati conformemente agli articoli 6 e 7 del regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(11)</sup>.
- (14) Una valutazione d'impatto a norma dell'articolo 5 della direttiva (UE) 2016/797 è stata effettuata dall'Agenzia nel corso della revisione della presente STI.
- (15) Il 29 maggio 2018 l'Agenzia ha formulato una raccomandazione relativa alle modifiche della STI NOI per quanto riguarda l'applicazione delle sue disposizioni ai carri esistenti.
- (16) Il 29 novembre 2018 l'Agenzia ha altresì formulato una raccomandazione relativa alla modifica della STI NOI per allineare il presente regolamento alla direttiva (UE) 2016/797.
- (17) A norma della decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione <sup>(12)</sup>, la STI dovrebbe indicare se gli organismi di valutazione della conformità che erano già stati notificati sulla base di una precedente versione della STI debbano essere nuovamente notificati e se debba essere applicato un processo di notifica semplificato. Il presente regolamento introduce modifiche limitate e non dovrebbe essere necessaria una nuova notifica degli organismi già notificati sulla base di una precedente versione della STI.

<sup>(6)</sup> Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

<sup>(7)</sup> Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

<sup>(8)</sup> Regolamento (UE) n. 1300/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, relativo al Fondo di coesione e che abroga il regolamento (CE) n. 1084/2006 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 281) e regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e a disposizioni specifiche concernenti l'obiettivo «Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione» e che abroga il regolamento (CE) n. 1080/2006 (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 289).

<sup>(9)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 della Commissione, del 13 marzo 2015, recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici (GU L 70 del 14.3.2015, pag. 36).

<sup>(10)</sup> Regolamento (UE) n. 642/2014 del Consiglio, del 16 giugno 2014, che istituisce l'impresa comune Shift2Rail (GU L 177 del 17.6.2014, pag. 9).

<sup>(11)</sup> Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 1).

<sup>(12)</sup> Decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione, dell'8 giugno 2017, che integra la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli obiettivi specifici per l'elaborazione, l'adozione e la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (GU L 210 del 15.8.2017, pag. 5).

- (18) Il presente regolamento modifica la STI NOI per realizzare una maggiore interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione, migliorare e sviluppare il trasporto ferroviario internazionale, contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno e integrare la STI NOI per soddisfare i requisiti essenziali. Esso consente di raggiungere gli obiettivi e di soddisfare i requisiti essenziali delle direttive 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(13)</sup> e (UE) 2016/797. Il presente regolamento dovrebbe pertanto essere direttamente applicabile in tutti gli Stati membri, compresi gli Stati membri che hanno notificato all'Agenzia e alla Commissione, a norma dell'articolo 57, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, di aver prorogato il termine di recepimento e che quindi continuano ad applicare la direttiva 2008/57/CE al massimo fino al 15 giugno 2020. Gli organismi notificati operanti a norma della direttiva 2008/57/CE negli Stati membri che hanno prorogato il periodo di recepimento dovrebbero poter rilasciare un certificato «CE» di verifica a norma del presente regolamento, fintantoché la direttiva 2008/57/CE si applichi nello Stato membro in cui sono stabiliti.
- (19) È pertanto opportuno modificare il regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione in modo da allinearli alla direttiva (UE) 2016/797 e applicarli ai carri merci esistenti nel quadro della strategia per tratte meno rumorose e prevedere una procedura di valutazione delle prestazioni acustiche dei ceppi dei freni in materiale composito. Tale procedura dovrebbe, secondo quanto stabilito dalla presente modifica, essere individuata come «punto in sospeso» ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/797.
- (20) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 51, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 1304/2014 è così modificato:

1) L'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Per quanto riguarda i casi specifici riportati al punto 7.3.2 dell'allegato, le condizioni da soddisfare per la verifica dei requisiti essenziali di cui all'allegato III della direttiva (UE) 2016/797 sono quelle stabilite dal punto 7.3.2 dell'allegato o dalle norme nazionali in vigore nello Stato membro che fa parte del settore d'impiego dei veicoli disciplinati dal presente regolamento.»;

b) al paragrafo 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) gli organismi designati per l'espletamento delle procedure di valutazione e di verifica della conformità alle norme nazionali relative ai casi specifici di cui al punto 7.3.2 dell'allegato.»;

2) l'articolo 7 è così modificato:

a) al paragrafo 4, il riferimento all'«articolo 6 della direttiva 2008/57/CE» è sostituito dal riferimento all'«articolo 5 della direttiva (UE) 2016/797»;

b) al paragrafo 5, il riferimento alla «direttiva 2008/57/CE» è sostituito dal riferimento alla «direttiva (UE) 2016/797»;

3) sono inseriti i seguenti articoli 5 bis, 5 ter, 5 quater, 5 quinquies e 5 sexies:

##### «Articolo 5 bis

A decorrere dall'8 dicembre 2024 i carri che rientrano nell'ambito d'applicazione del regolamento (UE) n. 321/2013 e che non sono contemplati al punto 7.2.2.2 dell'allegato del presente regolamento non circolano sulle tratte meno rumorose.

##### Articolo 5 ter

Con «tratta meno rumorosa» si intende una parte dell'infrastruttura ferroviaria, di una lunghezza minima di 20 km, su cui il numero medio di treni merci che circolano quotidianamente durante le ore notturne quali definite nella legislazione nazionale che recepisce la direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) sia superiore

<sup>(13)</sup> Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GUL 191 del 18.7.2008, pag. 1).

a 12. Il traffico merci negli anni 2015, 2016 e 2017 costituisce la base per il calcolo di tale numero medio. Nel caso in cui il volume del traffico merci, per circostanze eccezionali, si discosti in un dato anno di oltre il 25 % da tale numero medio, lo Stato membro in questione può calcolare il numero medio sulla base degli altri due anni.

#### Articolo 5 quater

1. Gli Stati membri designano le tratte meno rumorose conformemente all'articolo 5 *ter* e alla procedura di cui all'appendice D.1 dell'allegato. Essi comunicano all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ("l'Agenzia") un elenco di tratte meno rumorose entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente regolamento. L'Agenzia pubblica tali elenchi sul suo sito Internet.
2. Gli Stati membri aggiornano l'elenco delle tratte meno rumorose almeno ogni cinque anni dopo l'8 dicembre 2024, conformemente alla procedura di cui all'appendice D.2 dell'allegato.

#### Articolo 5 quinquies

Entro il 31 dicembre 2028 la Commissione valuta l'attuazione delle tratte meno rumorose, in particolare per quanto riguarda i passi avanti compiuti in termini di adeguamento dei carri e l'impatto dell'introduzione delle tratte meno rumorose sull'esposizione totale al rumore della popolazione e sulla competitività del settore del trasporto ferroviario di merci.

#### Articolo 5 sexies

Entro il 30 giugno 2020 la Commissione pubblica una relazione sull'esercizio di carri muniti di ceppi dei freni in materiale composito nelle condizioni dell'inverno nordico, in base agli elementi di prova raccolti dall'Agenzia, dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e dalle imprese ferroviarie. La relazione contiene, in particolare, una valutazione della sicurezza e dell'efficienza di frenatura di tali carri e delle misure operative e tecniche, esistenti o potenziali, applicabili nelle condizioni dell'inverno nordico. Tale relazione è resa pubblica.

Se la relazione contiene elementi di prova del fatto che l'uso di tali carri nelle condizioni dell'inverno nordico pone problemi di sicurezza che non possono essere affrontati mediante misure operative e tecniche senza gravi effetti negativi sulle attività di trasporto ferroviario di merci, la Commissione propone modifiche della presente STI per far fronte a tali problemi salvaguardando nel contempo il traffico merci transfrontaliero da e verso le regioni nordiche interessate. In particolare, la proposta può contemplare, se necessario, un'esenzione che consenta il proseguimento dell'esercizio, sulle tratte meno rumorose in tutta l'Unione, di un numero limitato di carri utilizzati frequentemente in tale traffico merci transfrontaliero, e prevedere ogni restrizione operativa, idonea a limitare l'impatto dell'uso di tali carri sulle tratte meno rumorose, che sia compatibile con l'obiettivo di salvaguardare il suddetto traffico merci transfrontaliero.

In caso di introduzione della revisione di cui al paragrafo precedente, la Commissione riferisce annualmente in merito all'evoluzione delle soluzioni tecniche e operative per l'esercizio di carri merci in condizioni invernali. La relazione fornisce una stima del numero di carri muniti di freni a ceppi in ghisa necessari a garantire la continuità del traffico transfrontaliero da e verso tali regioni nordiche con l'obiettivo di porre fine all'esenzione entro e non oltre il 2028.

(\*) Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).»

- 4) L'allegato del regolamento (UE) n. 1304/2014 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento di esecuzione.

#### Articolo 2

1. Le notifiche degli organismi di valutazione della conformità ai fini del regolamento (UE) n. 1304/2014 restano valide sulla base di tale regolamento, come modificato dal presente regolamento.
2. Gli organismi di valutazione della conformità notificati a norma della direttiva 2008/57/CE possono rilasciare un certificato «CE» di verifica a norma del presente regolamento, fintantoché la direttiva 2008/57/CE si applichi nello Stato membro in cui sono stabiliti a norma dell'articolo 57, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797 e al massimo fino al 15 giugno 2020.

#### Articolo 3

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

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2019

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

---

## ALLEGATO

L'allegato del regolamento (UE) n. 1304/2014 è così modificato:

1. nella sezione 1, il riferimento «direttiva 2008/57/CE» è sostituito da «direttiva (UE) 2016/797»;
2. nella sezione 1, il punto 1.1 è sostituito dal seguente:

«1.1. **Ambito di applicazione tecnico**

1.1.1 *Ambito di applicazione riguardante il materiale rotabile*

La presente STI si applica a tutto il materiale rotabile che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 1302/2014 (STI LOC&PAS) e del regolamento (UE) n. 321/2013 (STI WAG).

1.1.2. *Ambito di applicazione riguardante gli aspetti operativi*

La presente STI si applica, insieme alla decisione 2012/757/UE della Commissione (\*) (STI OPE), all'esercizio di carri merci utilizzati nell'infrastruttura ferroviaria designata come "tratte meno rumorose".

(\*) Decisione 2012/757/UE della Commissione, del 14 novembre 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che modifica la decisione 2007/756/CE (GU L 345 del 15.12.2012, pag. 1).»

3. la sezione 2 è sostituita dalla seguente:

«2. DEFINIZIONE DEL SOTTOSISTEMA

Un' "unità" indica il materiale rotabile soggetto all'applicazione della presente STI e, di conseguenza, soggetto alla procedura di verifica "CE". La sezione 2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 e la sezione 2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013 descrivono in cosa può consistere un'unità.

I requisiti della presente STI si applicano alle seguenti categorie di materiale rotabile di cui all'allegato I, punto 2, della direttiva (UE) 2016/797:

- a) locomotive e materiale rotabile per passeggeri, comprese le unità di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici e le carrozze passeggeri. Questa categoria è ulteriormente definita nella sezione 2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 e viene richiamata nella presente STI come locomotive, unità multiple elettriche (EMU), unità multiple diesel (DMU) e carrozze;
- b) carri merci, compresi i veicoli a piano ribassato progettati per l'intera rete e i veicoli progettati per il trasporto di autocarri. Questa categoria è ulteriormente definita nella sezione 2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013 e viene richiamata nella presente STI come carri;
- c) veicoli speciali, quali i mezzi d'opera. Questa categoria è ulteriormente definita nella sezione 2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 ed è costituita da mezzi d'opera (richiamati nella presente STI come OTM) e da veicoli per l'ispezione delle infrastrutture, che rientrano nelle categorie di cui alle lettere a) o b), a seconda della loro configurazione.»;

4. la sezione 3 è sostituita dalla seguente:

«3. REQUISITI ESSENZIALI

Tutti i parametri di base stabiliti nella presente STI sono collegati ad almeno uno dei requisiti essenziali di cui all'allegato III della direttiva (UE) 2016/797. La tabella 1 ne indica l'assegnazione.

Tabella 1

**Parametri di base e loro corrispondenza ai requisiti essenziali**

Punto	Parametro di base	Requisiti essenziali					
		Sicurezza	Affidabilità e disponibilità	Salute	Tutela dell'ambiente	Compatibilità tecnica	Accessibilità
4.2.1.	Limiti relativi al rumore in stazionamento				1.4.4		

Punto	Parametro di base	Requisiti essenziali					
		Sicu- rezza	Affidabilità e disponibilità	Salute	Tutela dell'ambiente	Compatibilità tecnica	Accessibilità
4.2.2.	Limiti relativi al rumore all'avviamento				1.4.4		
4.2.3.	Limiti relativi al rumore in transito				1.4.4		
4.2.4.	Limiti relativi al rumore all'interno della cabina di guida				1.4.4»		

5. la sezione 4 è così modificata:

- a) al punto 4.2, il riferimento «Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, e dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE» è sostituito da «Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, e dell'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva (UE) 2016/797»;
- b) il punto 4.3. è sostituito dal seguente:

**«4.3. Specifiche funzionali e tecniche delle interfacce**

La presente STI ha le seguenti interfacce con il sottosistema materiale rotabile:

interfaccia con i sottosistemi delle lettere a), b), c) ed e) della sezione 2 [di cui al regolamento (UE) n. 1302/2014] per quanto riguarda:

- il rumore in stazionamento,
- il rumore all'avviamento (non applicabile alle carrozze),
- il rumore in transito,
- il rumore all'interno della cabina di guida, se pertinente;

interfaccia con i sottosistemi della lettera d) della sezione 2 [di cui al regolamento (UE) n. 321/2013] per quanto riguarda:

- il rumore in transito,
- il rumore in stazionamento.

La presente STI ha le seguenti interfacce con il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico" (di cui alla decisione 2012/757/UE) per quanto riguarda:

- il rumore in transito.»;

- c) il punto 4.4. è sostituito dal seguente:

**«4.4. Norme di esercizio**

I requisiti concernenti le norme di esercizio per il sottosistema materiale rotabile sono definiti al punto 4.4 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 e al punto 4.4 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013.

**4.4.1 Norme specifiche per l'esercizio di carri sulle tratte meno rumorose in caso di esercizio in condizioni degradate**

Le disposizioni contingenti di cui al punto 4.2.3.6.3 dell'allegato della decisione 2012/757/UE comprendono l'esercizio di carri non conformi al punto 7.2.2.2 sulle tratte meno rumorose.

Questa misura può essere applicata per affrontare restrizioni di capacità o vincoli operativi causati da avarie del materiale rotabile, condizioni meteorologiche estreme, incidenti o inconvenienti e avarie delle infrastrutture.

#### 4.4.2 Norme specifiche per l'esercizio di carri sulle tratte meno rumorose in caso di lavori sull'infrastruttura e manutenzione dei carri

L'esercizio di carri non conformi al punto 7.2.2.2 sulle tratte meno rumorose è possibile in relazione ad attività di manutenzione dei carri nel caso in cui sia disponibile solo una tratta meno rumorosa per accedere all'officina di manutenzione.

Le disposizioni contingenti di cui al punto 4.4.1 sono applicabili in relazione a lavori sull'infrastruttura nel caso in cui una tratta meno rumorosa sia l'unica alternativa adeguata.»;

d) il punto 4.5. è sostituito dal seguente:

#### «4.5. Norme relative alla manutenzione

I requisiti concernenti le norme relative alla manutenzione per il sottosistema materiale rotabile sono definiti al punto 4.5 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 e al punto 4.5 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013.»;

6. alla sezione 6 «Valutazione della conformità e verifica CE», al punto 6.2.2.3.2.1 «EMU, DMU, locomotive e carrozze» e al punto 6.2.2.3.2.2 «Carri», « $V_{\text{test}}$ » è sostituito da « $v_{\text{test}}$ » (quattro sostituzioni);

7. la sezione 7 è così modificata:

a) il punto 7.2. è sostituito dal seguente:

#### «7.2 Applicazione della presente STI ai sottosistemi esistenti

I principi che devono essere applicati dai richiedenti e dagli enti autorizzatori in caso di modifiche del materiale rotabile esistente o di un tipo di materiale rotabile esistente sono definiti al punto 7.1.2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 e al punto 7.2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013.

##### 7.2.1 Disposizioni in caso di modifiche del materiale rotabile esistente o del tipo di materiale rotabile esistente

Il richiedente deve assicurare che i livelli di rumore del materiale rotabile sottoposto a modifiche rimangono al di sotto dei limiti di cui alla STI applicabile quando il materiale rotabile in questione è stato autorizzato per la prima volta. Se non esisteva una STI all'epoca della prima autorizzazione, il richiedente deve dimostrare che i livelli di rumore del materiale rotabile sottoposto a modifiche non sono aumentati o rimangono al di sotto dei limiti stabiliti nella decisione 2006/66/CE o nella decisione 2002/735/CE.

Se prescritta, la valutazione deve limitarsi ai parametri di base interessati dalle modifiche.

Se si applica la valutazione semplificata, l'unità originaria può rappresentare l'unità di riferimento in conformità alle disposizioni del punto 6.2.3.

La sostituzione di un'intera unità o di uno o più veicoli all'interno di una unità (per esempio, una sostituzione dopo un danno grave) non richiede una valutazione di conformità alla presente STI, purché l'unità o il veicolo/i veicoli siano identici a quelli sostituiti.

##### 7.2.2 Disposizioni supplementari per l'applicazione della presente STI ai carri esistenti

La restrizione di esercizio di cui all'articolo 5 bis del presente regolamento non si applica ai carri che circolano principalmente su linee con una pendenza superiore al 40 %, ai carri con una velocità massima di esercizio superiore a 120 km/h, ai carri con un carico per asse superiore a 22,5 t, ai carri utilizzati esclusivamente per lavori sull'infrastruttura e ai carri utilizzati in treni di soccorso.

Se il carro viene munito di ceppi dei freni più silenziosi, quali definiti al punto 7.2.2.1, e non sono aggiunte al carro in questione fonti di rumore, si presume che i requisiti di cui al punto 4.2.3 siano soddisfatti senza ulteriori prove.

##### 7.2.2.1 Ceppi dei freni più silenziosi

I ceppi dei freni più silenziosi sono quelli che appartengono a una delle seguenti categorie:

- ceppi dei freni elencati nell'appendice G del regolamento (UE) n. 321/2013;
- ceppi dei freni valutati conformemente alla procedura di cui all'appendice F della presente STI.

### 7.2.2.2 Carri utilizzati sulle tratte meno rumorose

I carri appartenenti a una delle seguenti categorie possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose all'interno della loro area d'uso:

- carri provvisti di una dichiarazione CE di verifica sulla base della decisione 2006/66/CE della Commissione relativa alla specifica tecnica di interoperabilità riguardante il sottosistema "Materiale rotabile — rumore" del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- carri provvisti di una dichiarazione CE di verifica sulla base della decisione 2011/229/UE della Commissione relativa alla specifica tecnica di interoperabilità riguardante il sottosistema "Materiale rotabile — rumore" del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- carri provvisti di una dichiarazione CE di verifica sulla base della presente STI;
- carri muniti di ceppi dei freni più silenziosi, come definiti al punto 7.2.2.1, o di dischi dei freni per la funzione di frenatura di servizio;
- carri muniti di ceppi dei freni in materiale composito elencati nell'appendice E per la funzione di frenatura di servizio. L'esercizio di questi carri sulle tratte meno rumorose è limitato conformemente alle condizioni descritte nella presente appendice.»;

b) il punto 7.3.2.1 è sostituito dal seguente:

#### «7.3.2.1. Casi specifici

a) Caso specifico Estonia, Finlandia, Lettonia, Lituania, Polonia e Slovacchia

(“P”) Nel caso delle unità in uso condiviso con paesi terzi il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione, è consentita l'applicazione di norme tecniche nazionali in luogo dei requisiti della presente STI.

b) Caso specifico Finlandia

(“T”) Può continuare ad applicarsi la decisione 2011/229/UE ai carri merci da utilizzarsi solo sul territorio finlandese e fino a quando verrà trovata la soluzione tecnica pertinente per le condizioni invernali avverse, ma in ogni caso non oltre il 31 dicembre 2032. Questo non impedisce ai carri merci di altri Stati membri di operare sulla rete finlandese.»;

c) al punto 7.3.2.2, lettera a), il secondo capoverso è soppresso;

d) il punto 7.3.2.4 è sostituito dal seguente:

#### «7.3.2.4. Limiti del rumore in transito (punto 4.2.3)

a) Caso specifico tunnel della Manica

(“P”) Per il tunnel sotto la Manica i limiti del rumore in transito non si applicano ai carri destinati al trasporto di veicoli commerciali pesanti fra Coquelles (Francia) e Folkestone (Regno Unito).

b) Caso specifico Svezia

(“T”) Per locomotive con potenza di trazione totale superiore a 6 000 kW e un carico massimo per asse superiore a 25 t i valori limite del rumore in transito  $L_{pAeq,TP}$  (80 km/h) nella tabella 4 possono essere innalzati fino a 85 dB.»;

e) è aggiunto il seguente punto 7.4:

### «7.4 Norme di attuazione particolari

#### 7.4.1. Norme di attuazione particolari per l'applicazione della presente STI ai carri esistenti (punto 7.2.2)

a) Norme di attuazione particolari per l'applicazione della presente STI ai carri esistenti nel tunnel della Manica

(“P”) Per il calcolo della media annua dei treni merci circolanti quotidianamente nelle ore notturne, non sono presi in considerazione i treni merci composti da carri destinati al trasporto di veicoli commerciali pesanti limitatamente alla linea Coquelles (Francia) – Folkestone (Regno Unito).

- b) Norme di attuazione particolari per l'applicazione della presente STI ai carri esistenti in Finlandia e Svezia

(“T”) Fino al 31 dicembre 2032 la nozione di tratte meno rumorose non si applica sulle reti finlandese e svedese a causa delle incertezze connesse alla circolazione con ceppi dei freni in materiale composito in condizioni invernali avverse. Questo non impedisce ai carri merci di altri Stati membri di operare sulla rete finlandese e svedese;

7.4.2. Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose (punto 7.2.2.2)

- a) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Belgio

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio del Belgio:

- carri con ruote cerchiato, fino al 31 dicembre 2026;
- carri che richiedono l'installazione di una valvola limitatrice a caratteristica variabile (kink valve) per sostituire i ceppi dei freni in ghisa con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2026;
- carri muniti di ceppi dei freni in ghisa che richiedono la sostituzione delle ruote con ruote conformi ai requisiti di cui alla norma EN 13979-1:2003+A2:2011 per essere adeguati con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2026.

- b) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose del tunnel della Manica

(“P”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel tunnel della Manica:

carri destinati al trasporto di veicoli commerciali pesanti fra Coquelles (Francia) e Folkestone (Regno Unito).

- c) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Cechia

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio della Cechia:

- carri con ruote cerchiato, fino al 31 dicembre 2026;
- carri con cuscinetti del tipo 59V, fino al 31 dicembre 2034;
- carri che richiedono l'installazione di una valvola limitatrice a caratteristica variabile (kink valve) per sostituire i ceppi dei freni in ghisa con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2034;
- carri con una configurazione dei freni 1Bg o 1Bgu, muniti di ceppi dei freni in ghisa, fino al 31 dicembre 2036;
- carri muniti di ceppi dei freni in ghisa che richiedono la sostituzione delle ruote con ruote conformi ai requisiti di cui alla norma EN 13979-1:2003+A2:2011 per essere adeguati con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2029.

Inoltre non è obbligatorio l'uso di ceppi dei freni in materiale composito nelle tratte meno rumorose per i carri esistenti non inclusi nei cinque trattini precedenti e per i quali non esiste una soluzione “uno a uno” per la sostituzione dei ceppi dei freni in ghisa, fino al 31 dicembre 2030.

- d) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Francia

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio della Francia:

- carri con una configurazione dei freni 1Bg o 1Bgu, muniti di ceppi dei freni in ghisa, fino al 31 dicembre 2030;
- carri muniti di ruote di piccole dimensioni (diametro inferiore a 920 mm), fino al 31 dicembre 2030.

e) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Italia

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio dell'Italia:

- carri con ruote cerchiata, fino al 31 dicembre 2026;
- carri che richiedono l'installazione di una valvola limitatrice a caratteristica variabile (kink valve) per sostituire i ceppi dei freni in ghisa con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2026;
- carri muniti di ceppi dei freni in ghisa che richiedono la sostituzione delle ruote con ruote conformi ai requisiti di cui alla norma EN 13979-1:2003+A2:2011 per essere adeguati con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2026.

Inoltre non è obbligatorio l'uso di ceppi dei freni in materiale composito nelle tratte meno rumorose per i carri esistenti non inclusi nei tre trattini precedenti e per i quali non esiste una soluzione “uno a uno” per la sostituzione dei ceppi dei freni in ghisa, fino al 31 dicembre 2030.

f) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Polonia

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio della Polonia fino al 31 dicembre 2036:

- carri con ruote cerchiata;
- carri con una configurazione dei freni 1Bg o 1Bgu, muniti di ceppi dei freni in ghisa;
- carri progettati per il traffico “S” muniti di freni “SS”, con ceppi dei freni in ghisa;
- carri muniti di ceppi dei freni in ghisa e progettati per il traffico “SS” per i quali l'adeguamento con ceppi dei freni “LL” richiederebbe l'installazione di ruote conformi alla norma EN 13979-1:2003+A2:2011 e di una valvola limitatrice a caratteristica variabile (kink valve).

g) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Slovacchia

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio della Slovacchia:

- carri con ruote cerchiata, fino al 31 dicembre 2026;
- carri con carrelli del tipo 26-2.8, muniti di ceppi dei freni in ghisa P10, fino al 31 dicembre 2036;
- carri che richiedono l'installazione di una valvola limitatrice a caratteristica variabile (kink valve) per sostituire i ceppi dei freni in ghisa con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2036.

(“P”) Carri con carrelli 2TS destinati alla circolazione tra la Slovacchia e paesi terzi mediante lo scambio di carrelli alla stazione di confine

h) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose del Regno Unito in Gran Bretagna

(“P”) Nel caso delle unità destinate a operare esclusivamente sulla rete britannica, ai carri esistenti muniti di ceppi dei freni in materiale composito di cui al GMGN 2688 è consentito operare sulle tratte meno rumorose.

T) Ai seguenti tipi di carri esistenti muniti di ceppi dei freni in ghisa destinati a circolare sulla rete britannica è consentito operare sulle tratte meno rumorose:

- carri muniti di un sistema di frenatura non-UIC per i quali non sono disponibili ceppi dei freni silenziosi compatibili per l'adeguamento, fino al 31 dicembre 2030;
- carri con uno spazio di frenatura di progetto di 810 m o meno da una velocità di 60 mph in modalità di frenatura G (per il trasporto merci)/75 mph in modalità di frenatura P (per il trasporto passeggeri), nel caso in cui tali carri siano utilizzati in treni con altri carri i cui spazi di arresto sono conformi alle norme tecniche nazionali del Regno Unito (Gran Bretagna), fino al 31 dicembre 2030;
- carri utilizzati esclusivamente per il trasporto di prodotti nucleari, fino al 31 dicembre 2050.»

8. Nell'appendice A «Punti in sospeso», il testo «La presente STI non contiene punti in sospeso», è sostituita dalla seguente tabella:

«Elemento del sottosistema "materiale rotabile"»	Punto della presente STI	Aspetto tecnico non disciplinato dalla presente STI	Osservazioni
Ceppi dei freni più silenziosi	7.2.2.1 e appendice F	Valutazione delle proprietà acustiche dei ceppi dei freni	Soluzioni tecniche alternative disponibili (cfr. punto 7.2.2)»

9. Sono aggiunte le seguenti appendici D, E e F:

«Appendice D

**Tratte meno rumorose**

**D.1 Individuazione delle tratte meno rumorose**

A norma dell'articolo 5 *quater*, paragrafo 1, del presente regolamento, gli Stati membri forniscono all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ("l'Agenzia") un elenco delle tratte meno rumorose in un formato che consenta l'ulteriore trattamento da parte degli utenti con strumenti informatici. L'elenco contiene almeno le seguenti informazioni:

- i punti di inizio e di fine delle tratte meno rumorose e le sezioni corrispondenti, utilizzando il codice di localizzazione geografica definita nel registro di cui alla decisione 2014/880/UE di esecuzione della Commissione (RINF) (\*). Si deve indicare se uno di questi punti si trova al confine dello Stato membro;
- individuazione delle sezioni che compongono la tratta meno rumorosa.

L'elenco va fornito utilizzando il modello riportato di seguito:

Tratta meno rumorosa	Sezioni della tratta	ID univoco della sezione	La tratta meno rumorosa inizia/termina al confine dello Stato membro
Punto A – Punto E	Punto A – Punto B	201	Sì Punto E (Paese Y)
	Punto B – Punto C	202	
	Punto C – Punto D	203	
	Punto D – Punto E	204	
Punto F – Punto I	Punto F – Punto G	501	No
	Punto G – Punto H	502	
	Punto H – Punto I	503	

Inoltre, su base volontaria, gli Stati membri possono fornire mappe che illustrano le tratte meno rumorose. Tutti gli elenchi e le mappe sono pubblicate sul sito web dell'Agenzia (<http://www.era.europa.eu>) entro 9 mesi dal 27.5.2019.

Entro la stessa data l'Agenzia comunica alla Commissione gli elenchi e le mappe delle tratte meno rumorose. La Commissione informa gli Stati membri tramite il comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797.

**D.2 Aggiornamento delle tratte meno rumorose**

I dati relativi al traffico merci utilizzati per l'aggiornamento delle tratte meno rumorose conformemente all'articolo 5 *quater*, paragrafo 2, del presente regolamento si riferiscono agli ultimi tre anni precedenti all'aggiornamento per il quale esistono dati disponibili. Nel caso in cui il volume del traffico merci, per circostanze eccezionali, si discosti in un dato anno di oltre il 25 % da tale numero medio, lo Stato membro in questione può calcolare il numero medio sulla base degli altri due anni. Gli Stati membri forniscono all'Agenzia la versione aggiornata delle tratte meno rumorose.

Le tratte designate come tratte meno rumorose rimangono tali anche successivamente all'aggiornamento, a meno che nel periodo in esame il volume del traffico non sia diminuito di oltre il 50 % e il numero medio dei treni merci circolanti quotidianamente nelle ore notturne non sia inferiore a 12.

Nel caso di linee nuove e ristrutturate il volume di traffico previsto è utilizzato per la designazione di tali linee come tratte meno rumorose.

L'Agenzia pubblica l'aggiornamento delle tratte meno rumorose sul suo sito web (<http://www.era.europa.eu>) entro 3 mesi dal ricevimento ed esso è applicabile dopo un anno dalla pubblicazione, in occasione della prima modifica di dicembre dell'orario.

L'Agenzia comunica alla Commissione ogni modifica delle tratte meno rumorose. La Commissione informa gli Stati membri di tali modifiche tramite il comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797.

(\*) Decisione di esecuzione 2014/880/UE della Commissione, del 26 novembre 2014, concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2011/633/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 489).

## Appendice E

### Ceppi dei freni tradizionali in materiale composito

#### E.1 Ceppi dei freni tradizionali in materiale composito per uso internazionale

I carri esistenti muniti dei ceppi dei freni elencati qui di seguito possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nella loro area d'uso, fino alla data pertinente di cui all'appendice N del documento UIC 541-4.

Fabbricante/nome del prodotto	Denominazione/tipo di ceppo	Tipo di coefficiente di attrito
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe – sinterizzato)
Jurid	738	K (Fe – sinterizzato)

I carri muniti dei ceppi dei freni tradizionali in materiale composito non elencati nella tabella, ma già autorizzati per il traffico internazionale in conformità alla decisione 2004/446/CE o alla decisione 2006/861/CE, possono ancora essere utilizzati senza alcuna scadenza nell'area d'uso prevista nell'autorizzazione.

#### E.2 Ceppi dei freni tradizionali in materiale composito per uso nazionale

I carri esistenti muniti dei ceppi dei freni elencati in appresso possono essere utilizzati solo sulle reti ferroviarie, comprese le tratte meno rumorose, dei relativi Stati membri nei limiti della loro area d'uso.

Fabbricante/nome del prodotto	Denominazione/tipo di ceppo	Stato membro	Osservazioni
Cobra/Wabco	V133	Italia	
Cofren	S153	Svezia	

Fabricante/nome del prodotto	Denominazione/tipo di ceppo	Stato membro	Osservazioni
Cofren	128	Svezia	
Cofren	229	Italia	
ICER	904	Spagna, Portogallo	
ICER	905	Spagna, Portogallo	
Jurid	838	Spagna, Portogallo	

*Appendice F*

**Valutazione delle prestazioni acustiche dei ceppi dei freni**

Lo scopo di questa procedura è dimostrare le prestazioni acustiche dei ceppi dei freni in materiale composito a livello di componente di interoperabilità.

Tale procedura è un punto in sospeso conformemente all'articolo 4, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/797.»

\_\_\_\_\_