

Ordinanza sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (Ordinanza sulle ferrovie, Oferr)

Modifica del ...

Il Consiglio federale svizzero

ordina:

I

L'ordinanza del 23 novembre 1983¹ sulle ferrovie è modificata come segue:

Sostituzione di termini

Negli articoli 83, 83e e 15o «immatricolato» è sostituito con «ammesso alla circolazione».

In tutta l'ordinanza, eccettuati gli articoli 76 e 77, «composizione» è sostituito, con i necessari adeguamenti grammaticali, con «convoglio».

Art. 4 lett. d

A complemento della presente ordinanza si applica segnatamente:

- d. l'ordinanza del 14 marzo 2008² sull'approvvigionamento elettrico.

Art. 5i cpv. 4

⁴ Non devono essere iscritti nel registro i veicoli di servizio (art. 57), che:

- a. possono circolare sia su rotaia sia su strada (veicoli strada-rotaia);
- b. sono smontabili e rimontabili.

Art. 8c cpv. 1

¹ In caso di progetti innovativi o complessi con elevata rilevanza per la sicurezza (modifiche rilevanti) l'impresa ferroviaria deve applicare il procedimento di gestione dei rischi secondo l'allegato I del regolamento (CE) n. 352/2009³, fatta eccezione per i numeri 2.5.1 e 2.5.4–2.5.7, e secondo l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1136⁴.

Art. 10 cpv. 3

³ Provvedono a un dimensionamento ottimizzato sul piano energetico delle proprie costruzioni e dei propri impianti e veicoli come pure a un esercizio efficiente dal profilo energetico.

Art. 15 cpv. 2

² Per il rimanente si applica l'ordinanza del 17 dicembre 2014⁵ concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti.

Art. 15a cpv. 1 lett. b

¹ Le disposizioni del presente capitolo si applicano alle nuove costruzioni, alle modifiche e ai rinnovi, nonché all'esercizio di:

- b. veicoli utilizzati sulle tratte interoperabili, ad eccezione dei veicoli speciali (art. 56–58).

Art. 15f cpv. 1

¹ L'UFT tiene un registro contenente le informazioni necessarie per l'uso dell'infrastruttura e conforme alle specifiche dell'allegato alla decisione di esecuzione 2014/880/UE⁶ (registro dell'infrastruttura).

Art. 28 Gallerie, altri impianti ferroviari sotterranei e gallerie di protezione

¹ Nelle gallerie, negli altri impianti ferroviari sotterranei e nelle gallerie di protezione devono essere adottate misure specifiche per il salvataggio delle persone.

¹ RS 742.141.1

² RS 734.71

³ Vedi nota a piè di pagina ad art. 5g.

⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1136 della Commissione, del 13 luglio 2015, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi, versione della GU L 185 del 14.7.2015, pag. 6.

⁵ RS 742.161

⁶ 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, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 489.

² Nelle gallerie e gallerie di protezione si devono installare a distanze regolari delle nicchie di protezione per il personale, le quali vanno contrassegnate in modo ben visibile. Si può rinunciare alle nicchie qualora la sicurezza del personale sia garantita da altre misure.

Art. 42 cpv. 1

¹ Gli impianti elettrici delle ferrovie e le parti elettriche degli impianti filoviari devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili. Gli impianti elettrici sono descritti in dettaglio nell'allegato 4.

Art. 44 lett. g

Abrogato

Capitolo 3: Veicoli

Sezione 1: Requisiti essenziali

Art. 47

¹ I veicoli devono essere pianificati, realizzati, gestiti e mantenuti in modo che sia possibile svolgere un esercizio ferroviario sicuro e affidabile sull'infrastruttura da percorrere.

² La sagoma limite dei veicoli e dei carichi si determina in base alla sagoma di riferimento prevista nell'allegato 1.

Sezione 2: Veicoli interoperabili

Art. 48

¹ I veicoli interoperabili sono i veicoli impiegati sulle tratte interoperabili (art. 15a cpv. 1 lett. a).

² Ai veicoli interoperabili si applicano le disposizioni del capitolo 1a. Fanno eccezione i veicoli speciali (art. 56–58).

³ L'UFT pubblica le prescrizioni tecniche nazionali notificate (art. 23f cpv. 2 Lferr).

Sezione 3: Veicoli non interoperabili

Art. 49 Generalità

¹ I veicoli non interoperabili sono i veicoli impiegati sulle tratte non interoperabili.

² I veicoli a scartamento normale che percorrono tratte interoperabili solo in un settore molto ristretto come una stazione o un binario di raccordo, possono essere ammessi alla circolazione su domanda e su adempimento dei requisiti di cui alla presente sezione, sempreché tali requisiti non si oppongano all'interoperabilità nell'ambito del settore d'impiego considerato.

Art. 50 Parti e sistemi elettrici

¹ Le parti e i sistemi elettrici dei veicoli devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili.

² I locomotori e le carrozze-pilota devono essere dotati di un dispositivo di sicurezza. Devono essere compatibili con gli impianti di sicurezza e le applicazioni telematiche. I requisiti che devono soddisfare gli impianti di sicurezza e le applicazioni telematiche installati sui veicoli sono retti dagli articoli 38 e 39.

Art. 51 Parti e sistemi meccanici

¹ Le parti e i sistemi meccanici dei veicoli devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli e che essi sostengano le sollecitazioni a cui sono sottoposti durante l'intera durata di vita prevista.

² Le cabine di guida e gli scompartimenti viaggiatori dei veicoli devono essere concepiti, sotto il profilo della resistenza strutturale alle deformazioni, in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili.

Art. 52 Sistemi dei freni

¹ I freni dei veicoli ferroviari devono permettere di viaggiare in modo sicuro alla velocità prescritta e garantire in ogni momento l'arresto sicuro del veicolo.

² Lo sforzo di frenatura dev'essere dimensionato in funzione del coefficiente medio di aderenza esistente tra la ruota e la rotaia.

³ L'azione frenante non deve essere pregiudicata dall'usura, dal molleggiamento e da altri sistemi dei veicoli. Deve poter essere controllata mediante una prova dei freni da fermo.

⁴ Un freno di stazionamento deve impedire la messa in marcia involontaria dei veicoli.

Art. 53 Sistemi delle porte

¹ Le porte d'accesso devono essere conformi all'esercizio effettuato, devono poter essere utilizzate senza pericolo, essere munite di dispositivi di chiusura efficaci ed essere assicurate contro un'apertura involontaria.

² Le porte devono essere munite di dispositivi che segnalano nella cabina di guida lo stato di «porte chiuse» e di dispositivi di protezione per evitare che persone rimangano incastrate tra le porte.

³ Le porte laterali scorrevoli dei bagagliai e degli scompartimenti bagagliai devono essere munite di un dispositivo che impedisca la loro chiusura involontaria. Quando le stesse sono aperte, deve essere possibile applicare una barra di protezione.

⁴ Le porte frontali di intercomunicazione che si trovano alle estremità del treno devono essere assicurate contro l'apertura involontaria.

Art. 54 Requisiti particolari per le ferrovie a cremagliera

¹ La sicurezza contro il deragliamento dei veicoli e dei convogli di ferrovie a cremagliera dev'essere garantita sull'intera tratta e in ogni caso estremo prevedibile.

² Il DATEC disciplina i requisiti particolari per:

- a. gli organi di trazione e di repulsione:
 1. dei veicoli accoppiati,
 2. dei veicoli non accoppiati;
- b. i freni:
 1. dei veicoli motore,
 2. dei convogli,
 3. dei vagoni,
 4. in caso di materiale rotabile rimorchiato,
 5. in caso di trazione multipla;
- c. i dispositivi di sicurezza dei convogli.

Art. 55 Requisiti particolari per i veicoli tranviari

Il DATEC disciplina i requisiti particolari per i veicoli tranviari nei seguenti settori:

- a. i freni;
- b. la protezione contro le collisioni.

Sezione 4: Veicoli speciali**Art. 56** Generalità

¹ Sono veicoli speciali i veicoli di servizio come pure i veicoli a vapore e i veicoli storici.

² I veicoli speciali possono essere impiegati su tratte sia interoperabili sia non interoperabili.

³ Devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili.

⁴ Vengono ammessi alla circolazione su adempimento dei requisiti di cui alla sezione 3, sempreché questi non si oppongano all'interoperabilità nell'ambito del settore d'impiego considerato.

Art. 57 Veicoli di servizio

¹ I veicoli di servizio sono veicoli speciali utilizzati in particolare per la costruzione, la manutenzione, l'ispezione e le attività d'intervento sugli impianti ferroviari.

² Se i veicoli di servizio sono impiegati come apparecchiature di lavoro vanno stilati i necessari attestati di sicurezza.

Art. 58 Veicoli a vapore e veicoli storici

¹ I veicoli a vapore e i veicoli storici devono essere gestiti e mantenuti in modo che sia possibile svolgere un esercizio ferroviario sicuro e affidabile sull'infrastruttura da percorrere.

² I veicoli a vapore devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che si tenga conto dei pericoli specifici della caldaia a vapore e sotto pressione.

³ Per quanto concerne l'installazione di nuovi sistemi in veicoli storici e la modifica di sistemi in tali veicoli sono determinanti le prescrizioni valide al momento dell'installazione o della modifica.

⁴ Per il rimanente si applicano gli articoli 50–55.

Art. 59–70

Abrogato

Art. 83

Abrogato

Art. 83e cpv. 3

Abrogato

Art. 83g Disposizioni transitorie relative alla modifica del ...

¹ I veicoli che erano in esercizio in Svizzera il 1° gennaio 1999 sono considerati ammessi alla circolazione e vengono iscritti nel registro di cui all'articolo 5i.

² I locomotori esistenti dotati di convertitori devono essere modificati entro il 31 dicembre 2021 in maniera tale che si comportino in modo passivo nei confronti della rete della corrente di trazione in caso di frequenze superiori a 87 Hertz.

³ L'UFT costituisce il registro dell'infrastruttura secondo l'articolo 15f entro il 30 giugno 2017. I gestori dell'infrastruttura devono iscrivere i dati necessari entro il 15 marzo 2018.

II

¹ L'allegato 2 è abrogato.

² L'allegato 4 è modificato secondo la versione qui annessa.

³ Gli allegati 6 e 7 sono sostituiti dalle versioni qui annesse.

III

¹ Con riserva del capoverso 2, la presente ordinanza entra in vigore il 1° luglio 2016.

² Gli articoli 15f capoverso 1, 83e capoverso 3 e 83g capoverso 3 come pure l'allegato 7 entrano in vigore il 1° gennaio 2016.

...

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Simonetta
Sommaruga

La cancelliera della Confederazione, Corina
Casanova

Impianti elettrici

Frase introduttiva e lett. g

Gli impianti elettrici sono impianti e parti d'impianto fissi o mobili appartenenti a impianti ferroviari o a impianti filoviari. Essi comprendono:

g. *Abrogato*

Rete principale interoperabile:

Lausanne–Vevey
Vevey–Les Paluds (bif.)–St-Maurice
St-Maurice–Martigny
Martigny–Sierre–St. German (Abzw)
St. German (Abzw)–Visp–Brig
Brig–Grenze–Iselle (–Domodossola)
Genève-Aéroport–Châtelaine (bif)
Châtelaine (bif)–St-Jean (bif)
St-Jean (bif)–Genève
Genève–Morges–Lonay–Préveranges
Lonay–Préveranges–Denges-Echandens
Denges-Echandens–Renens VD
Renens VD–Lausanne
Châtelaine (bif)–La Plaine–Front. (–Bellegarde)
St-Jean (bif)–Genève La Praille
Genève La Praille–Stade–La Praille (cul-de-sac)
Chatelaine (bif)–Genève La Praille
Lonay–Préveranges–Lausanne-Triage
Lausanne-Triage–Renens VD
Lausanne-Triage–Bussigny
Daillens (bif)–Le Day
Le Day–Vallorbe
Vallorbe–Front. (–Frasne)
Denges-Echandens–Lécheires (bif)
Lécheires (bif)–Bussigny
Renens VD–Lausanne Sébeillon–Lausanne
Renens VD–Bussigny
Bussigny–Cossonay–Daillens (bif)
Daillens (bif)–Chavornay
Chavornay–Yverdon
Yverdon–Auvonnier
Auvonnier–Neuchâtel-Vauseyon
Neuchâtel-Vauseyon–Neuchâtel
Neuchâtel–Cornaux–Biel/Bienne
Bern - Bern Holligen (Abzw)
Bern Holligen (Abzw)–Kerzers
Kerzers–Ins
Ins–Neuchâtel
Auvonnier–Travers
Travers–Les Verrières–Front. (–Pontarlier)
Basel SBB–Ruchfeld (Abzw)
Lausanne–Puidoux-Chexbres
Puidoux-Chexbres–Palézieux
Palézieux–Romont
Romont–Fribourg/Freiburg
Fribourg/Freiburg–Flamatt
Flamatt–Bern Weyermannshaus–Bern
Biel/Bienne–Biel/Bienne RB

Biel/Bienne RB–Biel Mett (Abzw)
Bern–Bern Wylerfeld–Wankdorf (Abzw)–Ostermundigen
Ostermundigen–Gümligen
Gümligen–Thun
Löchligut (Abzw)–Wankdorf (Abzw)–Ostermundigen
Spiez–Wengi-Ey (Abzw)
Wengi-Ey (Abzw)–Frutigen
Frutigen–Lötschberg-Tunnel–Brig
Wengi-Ey (Abzw)–Frutigen Nordportal (Abzw)
Frutigen Nordportal (Abzw)–Lötschberg-Basistunnel–St. German (Abzw)
Frutigen–Frutigen Nordportal (Abzw)
Thun–Spiez
Biel/Bienne–Biel Mett (Abzw)
Biel Mett (Abzw)–Lengnau
Lengnau–Solothurn West
Solothurn West–Solothurn
Solothurn–Niederbipp
Niederbipp–Oensingen
Oensingen–Olten
Solothurn–Ausbaustrecke–Wanzwil (Abzw)
Bern–Bern Wylerfeld–Löchligut (Abzw)
Löchligut (Abzw)–Zollikofen
Zollikofen–Mattstetten (Abzw)
Mattstetten (Abzw)–Burgdorf
Burgdorf–Herzogenbuchsee–Langenthal
Langenthal–Rothrist
Rothrist–Aarburg-Oftringen–Olten
Löchligut (Abzw)–Grauholz-Tunnel–Äspli (Abzw)
Äspli (Abzw)–Neubaustrecke–Wanzwil (Abzw)
Wanzwil (Abzw)–Rothrist
Rothrist–Born-Tunnel–Olten
Äspli (Abzw)–Mattstetten (Abzw)
Rothrist–Kriegsschleife–Zofingen
Basel SBB–MuttENZ
MuttENZ–Pratteln
Pratteln–Liestal
Liestal–Sissach
Sissach–Hauenstein-Basistunnel–Olten Nord (Abzw)
Olten Nord (Abzw)–Olten
MuttENZ–Adler-Tunnel–Liestal
Basel SBB RB–Birsfelden Hafen
Basel SBB RB–Gellert (Abzw)–Infrastrukturgrenze SBB–Basel Bad Bf
Basel Bad Bf–Basel Bad Bf RB W 568
Basel Bad Bf RB W 568–Infrastrukturgrenze HBS–Basel Kleinhüningen Hafen
Basel Bad Bf RB W 568–Basel Bad Rbf Staatsgrenze
MuttENZ–Gellert (Abzw)
Pratteln–Basel SBB RB
Basel SBB RB–Ruchfeld (Abzw)
Basel SBB RB–Basel SBB GB
Basel SBB GB–Basel SBB
Ruchfeld (Abzw)–Basel GB
Olten–Aarburg-Oftringen–Zofingen

Zofingen–Sursee
Sursee–Hübeli (Abzw)–Emmenbrücke
Emmenbrücke–Fluhmühle (Abzw)–Gütsch (Abzw)–Luzern
Olten Nord (Abzw)–Verbindungslinie–Olten Ost (Abzw)–Dulliken
Basel SBB–Basel St. Johann
Basel St. Johann–Basel St. Johann Hafen
Basel St. Johann–Grenze (–St-Louis)
Basel SBB–Gellert (Abzw)–Infrastrukturgrenze SBB–Basel Bad Bf
Weil am Rhein Staatsgrenze–Basel Bad Bf
Basel Bad Bf–Grenzach Staatsgrenze
Basel Bad Bf–Riehen Staatsgrenze
Olten–Olten Ost (Abzw)–Dulliken
Dulliken–Aarau
Aarau–Rapperswil
Rapperswil–Brugg AG
Immensee–Arth-Goldau
Arth-Goldau–Rynächt
Rynächt–Gotthardbasistunnel–Pollegio Nord
Pollegio Nord–Giubiasco
Giubiasco–Galleria Mte Ceneri–Taverne-Torricella
Taverne-Torricella–Lugano
Lugano–Mendrisio–Balerna
Balerna–Chiasso
Giubiasco–Cadenazzo
Cadenazzo–Ranzo-S. A.–Confine (–Pino-T.–Luino)
Taverne-Torricella–Lugano Vedeggio
Balerna–Chiasso Sm
Rapperswil–Lenzburg
Lenzburg–Gexi (Abzw)
Gexi (Abzw)–Othmarsingen
Othmarsingen–Gruemet (Abzw)
Gruemet (Abzw)–Heitersberg-Tunnel–Killwangen-Spreitenbach
Gexi (Abzw)–Henschiken
Henschiken–Wohlen
Wohlen–Rotkreuz
Rotkreuz–Immensee
Henschiken–Othmarsingen
Othmarsingen–Lupfig
Lupfig–Brugg Süd (Abzw)
Brugg Süd (Abzw)–Brugg AG
Brugg Nord (Abzw)–Verbindungslinie–Brugg Süd (Abzw)
Thalwil–Zimmerberg-Tunnel–Sihlbrugg
Sihlbrugg–Albis-Tunnel–Zug
Rotkreuz–Fluhmühle (Abzw)–Gütsch (Abzw)–Luzern
Arth-Goldau–Zug
Pratteln–Stein-Säckingen
Stein-Säckingen–Bözberg-Tunnel–Brugg Nord (Abzw)
Brugg Nord (Abzw)–Brugg AG
Zürich Altstetten–Zürich Herdern–Zürich Vorbahnhof Nord–Zürich HB
Würenlos–Killwangen-Spreitenbach
Killwangen-Spreitenbach–Rangierbahnhof Limmattal
Rangierbahnhof Limmattal–Dietikon

Dietikon–Zürich Mülligen–Zürich Altstetten
Zürich Altstetten–Hard (Abzw)–Zürich Oerlikon
Killwangen-Spreitenbach–Zürich Altstetten
Zürich Altstetten–Zürich HB
Zürich Altstetten–Zürich Hardbrücke–Zürich HB (bin. 41-44)
Zürich Altstetten–Zürich GB
Zürich GB–Zürich Aussersihl (Abzw)
Wallisellen–Zürich Oerlikon
Zürich Oerlikon–Zürich Wipkingen–Zürich HB
Winterthur–Effretikon
Effretikon–Hürlistein (Abzw) –Bassersdorf
Bassersdorf–Zürich Flughafen–Opfikon (Abzw)
Opfikon (Abzw)–Zürich Oerlikon
Zürich Oerlikon–Hard (Abzw)–Zürich Hardbrücke–Zürich HB
Effretikon–Hürlistein (Abzw)–Dietlikon
Dietlikon–Wallisellen
Opfikon (Abzw)–Kloten–Bassersdorf
Schaffhausen–Neuhausen
Neuhausen–Eglisau
Eglisau–Bülach
Bülach–Oberglatt
Oberglatt–Glattbrugg
Glattbrugg–Zürich Oerlikon
Zürich Oerlikon–Hard (Abzw)–Zürich Hardbrücke–Zürich HB (Gl. 41-44)
Zürich Oerlikon–Weinbergtunnel–Zürich HB (Gl. 31–34 und A-Gruppe) (Durchmesserlinie)
Glattbrugg–Opfikon Süd (Abzw)–Zürich Seebach
Schaffhausen–Infrastrukturgrenze Gemeinschaftsbahnhof–Thayngen Staatsgrenze
St. Margrethen–Grenze (–Lustenau)
Winterthur–Winterthur Grütze–Wil
Wil–Gossau SG
Gossau SG–St. Gallen
St. Gallen–St. Gallen St. Fiden
St. Gallen St. Fiden–Rorschach
Rorschach–St. Margrethen
Zürich HB–Zürich Aussersihl (Abzw)
Zürich HB (Gl. 31–34 und A-Gruppe)–Kohlendreieckbrücke–Zürich Vorbahnhof–Letzigrabenbrücke–Zürich Altstetten (Durchmesserlinie)
Zürich Aussersihl (Abzw)–Zürich Wiedikon
Zürich Wiedikon–Thalwil
Zürich Aussersihl (Abzw)–Zimmerberg-Basistunnel–Thalwil

Specifiche tecniche di interoperabilità

- 1 Decisione 2011/275/UE della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Infrastruttura» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, GU L 126 del 14.5.2011, pag. 53; modificata l'ultima volta dalla decisione 2012/464/UE, GU L 217 del 14.8.2012, pag. 20.
- 2 Regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione, del 5 maggio 2011, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Applicazioni telematiche per i passeggeri» del sistema ferroviario transeuropeo, GU L 123 del 12.5.2011, pag. 11; modificato l'ultima volta dal regolamento (UE) n. 2015/302, GU L 2015/302 del 26.2.2015, pag. 2.
- 3 Decisione 2012/88/UE della Commissione, del 25 aprile 2012, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo, GU L 51 del 23.2.2012, pag. 1; modificata l'ultima volta dalla decisione 2015/14/UE, GU L 3 del 7.1.2015, pag. 44.
- 4 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; modificata dalla decisione della Commissione 2013/710/UE, GU L 352 del 4.12.2013, pag. 35.
- 5 Regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione, del 13 marzo 2013, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — carri merci» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2006/861/CE della Commissione, GU L 104 del 12.4.2013, pag. 1; modificata dal regolamento (UE) n. 1236/2013, GU L 322 del 3.12.2013, pag. 23.
- 6 Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 110.
- 7 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/AUTO/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.356.01.0179.01.DEU Regolamento (UE) n. 1301/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 179.
- 8 Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 228.
- 9 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/AUTO/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.356.01.0394.01.DEU Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 394.
- 10 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, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421.
- 11 Regolamento (UE) n. 1305/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Applicazioni telematiche per il trasporto merci» del sistema ferroviario dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 62/2006, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 438.