Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B **DIRECTIVA 2008/57/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

din 17 iunie 2008

privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 191, 18.7.2008, p. 1)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Directiva 2009/131/CE a Comisiei din 16 octombrie 2009	L 273	12	17.10.2009
►M2	Directiva 2011/18/UE a Comisiei din 1 martie 2011	L 57	21	2.3.2011
►M3	Directiva 2013/9/UE a Comisiei din 11 martie 2013	L 68	55	12.3.2013
►M4	Directiva 2014/38/UE a Comisiei din 10 martie 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

DIRECTIVA 2008/57/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 17 iunie 2008

privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolele 71 și 156,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European [1],

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 251 din tratat [2],

întrucât:

(1) Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză [3] și Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional [4] au fost modificate în mod substanțial prin Directiva 2004/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului [5]. Pentru că se introduc în prezent noi amendamente, este recomandabil ca, în interesul clarității, directivele să fie reformate și, în interesul simplificării, dispozițiile acestora să fie contopite într-un singur instrument.

(2) Pentru a permite cetățenilor Uniunii, operatorilor economici, precum și autorităților regionale și locale să beneficieze pe deplin de avantajele care decurg din realizarea unui spațiu fără frontiere interne, este recomandabil, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelelor feroviare naționale, precum și accesul la aceste rețele, prin punerea în aplicare a oricăror măsuri care se pot dovedi necesare în domeniul armonizării standardelor tehnice, în conformitate cu articolul 155 din tratat.

---

[1] JO C 256, 27.10.2007, p. 39.

[2] Poziția Parlamentului European din 11 decembrie 2007 și Decizia Consiliului din 14 mai 2008.

[3] JO L 235, 17.9.1996, p. 6. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/32/CE a Comisiei (JO L 141, 2.6.2007, p. 63).

[4] JO L 110, 20.4.2001, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/32/CE.

[5] Directiva 2004/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Directivei 96/48/CE a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional (JO L 164, 30.4.2004, p. 114).

▼B

(3) Prin semnarea Protocolului adoptat la Kyoto la 12 decembrie 1997, Uniunea Europeană s-a angajat să reducă emisiile de gaze cu efect de seră. Acest obiectiv necesită o echilibrare a diferitelor moduri de transport și, în consecință, o creștere a competitivității transportului feroviar.

(4) Strategia comunitară de integrare a preocupărilor de mediu și de dezvoltare durabilă în politica comunitară privind transporturile evidențiază necesitatea de a se acționa pentru reducerea impactului transporturilor asupra mediului.

(5) Exploatarea comercială a trenurilor pe tot cuprinsul rețelei feroviare transeuropene necesită în special o compatibilitate excelentă între caracteristicile infrastructurii și cele ale vehiculelor, precum și o interconectare eficientă a sistemelor de informare și comunicare ale diferiților administratori de infrastructură și ale diverselor întreprinderi feroviare. Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de compatibilitatea și interconectarea ce se vor realiza îndeosebi prin interoperabilitatea sistemului feroviar.

(6) Statelor membre le revine răspunderea de a asigura respectarea normelor sanitare, de siguranță și privind protecția consumatorilor care se aplică rețelelor de căi ferate în general, în cursul proiectării, construcției, dării în exploatare și operării căilor lor ferate.

(7) Există diferențe majore între normele de drept intern și între normele și specificațiile tehnice interne aplicabile căilor ferate, deoarece acestea încorporează tehnologii care sunt specifice industriilor naționale și prescriu dimensiuni și dispozitive specifice, precum și unele caracteristici speciale. Această situație împiedică trenurile să circule fără impedimente pe tot cuprinsul rețelei comunitare.

(8) În decursul anilor, această situație a generat legături foarte strânse între industriile feroviare naționale și căile ferate naționale, în detrimentul unei deschideri veritabile a piețelor. Pentru a-și spori competitivitatea la nivel mondial, aceste industrii necesită o piață europeană deschisă, competitivă.

(9) Prin urmare, se recomandă să fie definite cerințele esențiale de bază care se vor aplica, în întreaga Comunitate, sistemului său feroviar.

▼B

(10) Pentru realizarea acestor obiective, Consiliul a luat, la 23 iulie 1996, o măsură inițială prin adoptarea Directivei 96/48/CE. Ulterior, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Directiva 2001/16/CE.

(11) Intrarea în vigoare a Directivei 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ([1]), a Directivei 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind licențele întreprinderilor feroviare ([2]) și a Directivei 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță ([3]) a avut efect asupra punerii în aplicare a interoperabilității. Similar cazului altor moduri de transport, extinderea drepturilor de acces trebuie însoțită de măsurile conexe de armonizare necesare. În consecință, se impune punerea în aplicare a interoperabilității în întreaga rețea, prin extinderea treptată a domeniului de aplicare geografică a Directivei 2001/16/CE. De asemenea, se impune extinderea temeiului juridic al Directivei 2001/16/CE la articolul 71 din tratat, care constituie temeiul Directivei 2001/12/CE.

(12) Elaborarea unor specificații tehnice de interoperabilitate (STI-uri) a demonstrat necesitatea de a fi clarificat raportul între cerințele esențiale și STI-uri, pe de o parte, și standardele europene și alte documente cu caracter normativ, pe de altă parte. În special, ar trebui să se facă o distincție clară între standardele sau părțile din standarde care trebuie să devină obligatorii în vederea realizării obiectivului prezentei directive și standardele „armonizate” care au fost elaborate în spiritul noii abordări a armonizării și standardizării tehnice.

(13) De regulă, specificațiile europene sunt elaborate în spiritul noii abordări a armonizării și standardizării tehnice. Acestea permit prezumția respectării anumitor cerințe esențiale din prezenta directivă, în special în cazul elementelor și interfețelor de interoperabilitate. Aceste specificații europene sau părțile lor aplicabile nu sunt obligatorii și nu poate fi formulată nici o trimitere expresă la aceste specificații în cuprinsul STI-urilor. Trimiterile la aceste specificații europene sunt publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, iar statele membre publică trimiterile la standardele naționale care transpun standardele europene.

([1]) JO L 75, 15.3.2001, p. 1.
([2]) JO L 75, 15.3.2001, p. 26.
([3]) JO L 75, 15.3.2001, p. 29. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/58/CE (JO L 315, 3.12.2007, p. 44).

▼B

(14) În anumite cazuri, atunci când acest lucru este absolut necesar pentru realizarea obiectivului prezentei directive, STI-urile pot conține o trimitere expresă la standarde sau specificații europene. Această trimitere expresă are efecte care trebuie să fie precizate; în special, aceste standarde sau specificații europene devin obligatorii din momentul în care se aplică STI.

(15) O STI stabilește toate condițiile pe care trebuie să le îndeplinească un element constitutiv de interoperabilitate și procedura care trebuie urmată pentru evaluarea conformității. În plus, este necesar să se precizeze faptul că fiecare element constitutiv trebuie să treacă prin procedura de evaluare a conformității și a caracterului adecvat pentru utilizarea indicată în STI-uri și trebuie să fie însoțit de certificatul corespunzător.

(16) La elaborarea unor noi STI-uri ar trebui să se urmărească întotdeauna asigurarea compatibilității cu sistemul autorizat existent. Acest lucru va contribui la promovarea competitivității sistemului feroviar și la prevenirea unor costuri suplimentare inutile generate de necesitatea de a actualiza sau reînnoi subsistemele autorizate existente pentru a asigura compatibilitatea inversă. În cazurile excepționale în care nu va fi posibilă asigurarea compatibilității, STI-urile pot stabili cadrul necesar pentru a se decide dacă este posibilă reautorizarea subsistemului existent și termenele aferente.

(17) Din motive de siguranță, se impune să se solicite statelor membre atribuirea unui cod de identificare fiecărui vehicul pus în funcțiune. Vehiculul ar trebui să fie ulterior înregistrat într-un registru național al vehiculelor. Registrele trebuie să poată fi consultate de toate statele membre și de anumiți operatori economici comunitari. Registrele ar trebui să fie unitare în ceea ce privește formatul datelor. În consecință, acestea ar trebui să intre sub incidența unor specificații funcționale și tehnice comune.

(18) Ar trebui să se precizeze procedura de urmat în cazul cerințelor esențiale aplicabile unui subsistem care nu intră sub incidența unor specificații detaliate în STI corespunzătoare. Într-un astfel de caz, organismele cărora le revine răspunderea procedurilor de evaluare a conformității și de verificare ar trebui să fie organismele notificate prevăzute la articolul 20 din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE.

▼B

(19) Diferențele dintre un sistem feroviar de mare viteză și un sistem feroviar convențional nu justifică menținerea a două directive separate. Procedurile de elaborare a STI-urilor, precum și procedurile de certificare a elementelor constitutive de interoperabilitate și a subsistemelor sunt aceleași pentru ambele sisteme. Cerințele esențiale, precum și modurile de subdivizare a sistemului în subsisteme pentru care trebuie pregătite specificațiile tehnice sunt practic identice. În plus, deoarece trenurile trebuie să poată circula liber între rețeaua de mare viteză și rețeaua convențională, specificațiile tehnice ale celor două sisteme se suprapun în mare măsură. Demersurile pentru dezvoltarea STI-urilor au arătat că, pentru anumite subsisteme, o singură STI poate servi ambelor sisteme. În consecință, se recomandă să fie reunite Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE.

(20) Directiva 2004/50/CE prevedea extinderea treptată a domeniului de aplicare a Directivei 2001/16/CE odată cu adoptarea noilor STI-uri sau cu revizuirea STI-urilor existente. La data intrării în vigoare a prezentei directive, domeniul său de aplicare va acoperi rețelele feroviare convenționale și de mare viteză, astfel cum au fost acestea definite în Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ([1]), precum și vehiculele care ar putea circula pe rețelele respective. Domeniul de aplicare va fi treptat extins la întreaga rețea și la toate vehiculele, în cazul în care o evaluare a impactului indică avantajele economice ale acestei extinderi.

(21) Ținând seama de abordarea graduală pentru eliminarea obstacolelor din calea interoperabilității sistemului feroviar și, prin urmare, de timpul necesar pentru adoptarea STI-urilor, ar trebui să fie adoptate măsuri pentru a se evita o situație în care statele membre adoptă noi reglementări naționale ori inițiază proiecte care sporesc diversitatea sistemului actual.

(22) Adoptarea unei abordări graduale respectă nevoile speciale ale obiectivului de interoperabilitate a sistemului feroviar, care se caracterizează prin existența unor vehicule și infrastructuri naționale învechite, care necesită investiții mari pentru adaptare și înnoire și trebuie să se acorde o atenție specială pentru a nu sancționa din punct de vedere economic căile ferate, în raport cu alte moduri de transport.

([1]) JO L 228, 9.9.1996, p. 1. Decizie modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 al Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, p. 1).

▼B

(23) În Rezoluția sa legislativă din 10 martie 1999 privind pachetul de măsuri în sectorul feroviar, Parlamentul European a solicitat ca deschiderea progresivă a sectorului feroviar să se realizeze în același timp cu adoptarea măsurilor de armonizare tehnică, cât mai repede și mai eficace posibil.

(24) Consiliul, în cursul reuniunii sale din 6 octombrie 1999, a solicitat Comisiei să propună o strategie pentru îmbunătățirea interoperabilității transportului feroviar și reducerea strangulărilor, în vederea eliminării imediate a obstacolelor tehnice, administrative și economice din calea interoperabilității rețelelor, garantând totodată un nivel ridicat de siguranță, precum și formarea și calificarea personalului respectiv.

(25) În temeiul Directivei 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ([1]), companiile feroviare trebuie să aibă un acces sporit la rețelele feroviare ale statelor membre, ceea ce, la rândul său, necesită interoperabilitatea infrastructurii, a echipamentului, a materialului rulant și a sistemelor de management și operare, incluzând aspectele privind calificarea personalului și condițiile de igienă și de siguranță la locul de muncă, necesare pentru operarea și întreținerea subsistemelor în cauză și pentru punerea în aplicare a fiecărei STI. Cu toate acestea, prezenta directivă nu urmărește, direct sau indirect, să armonizeze condițiile de muncă din sectorul feroviar.

(26) Având în vedere întinderea și complexitatea sistemului feroviar, s-a dovedit necesar, din motive practice, ca acest sistem să fie divizat în următoarele subsisteme: infrastructură, control-comandă și semnalizare, energie, material rulant, exploatare și gestionarea traficului, întreținere, aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă. Pentru fiecare dintre aceste subsisteme trebuie să fie precizate cerințele esențiale și trebuie să fie stabilite specificațiile tehnice pentru întreaga Comunitate, îndeosebi cele privind elementele constitutive și interfețele, astfel încât să fie respectate aceste cerințe esențiale. Același sistem este divizat în capital fix și circulant, care cuprinde, pe de o parte, rețeaua, compusă din linii, stații, terminale și orice alte echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatării continue și în condiții de siguranță a sistemului, și, pe de altă parte, toate vehiculele care circulă în această rețea. Prin urmare, în înțelesul prezentei directive, un vehicul este compus dintr-un subsistem (material rulant) și, după caz, unul sau mai multe componente ale altor subsisteme (în special componentele de la bord ale subsistemului control-comandă și semnalizare și componentele de la bord ale subsistemului energie).

([1]) JO L 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/58/CE.

▼B

(27) Punerea în aplicare a dispozițiilor privind interoperabilitatea sistemului feroviar nu ar trebui să genereze bariere nejustificate din perspectiva raportului cost-beneficiu pentru păstrarea rețelei feroviare existente în fiecare stat membru, dar trebuie să nu piardă din vedere obiectivul interoperabilității.

(28) STI-urile au, de asemenea, un impact asupra condițiilor de utilizare a transportului feroviar de către beneficiari și, în consecință, este necesar să fie consultați beneficiarii asupra aspectelor care îi privesc.

(29) Fiecare stat membru interesat ar trebui să aibă posibilitatea de a nu aplica anumite STI-uri, în cazuri speciale, cu condiția să existe proceduri care să garanteze că aceste derogări sunt justificate. Articolul 155 din tratat impune ca activitățile întreprinse în Comunitate în domeniul interoperabilității să ia în considerare viabilitatea economică potențială a proiectelor.

(30) Elaborarea STI-urilor și aplicarea lor la sistemul feroviar nu ar trebui să împiedice inovația tehnologică, care ar trebui să fie direcționată spre ameliorarea performanțelor economice.

(31) Ar trebui să fie valorificată interoperabilitatea sistemului feroviar, îndeosebi în cazul transportului de marfă, pentru a crea condițiile unei interoperabilități sporite între modurile de transport.

(32) Pentru respectarea dispozițiilor corespunzătoare privind procedurile de achiziții din sectorul feroviar și, în special, ale Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]), entitățile contractante ar trebui să includă specificațiile tehnice în documentațiile generale sau în condițiile contractuale pentru fiecare contract. În acest scop, este necesar să se elaboreze un corpus de specificații europene, care să servească drept referințe pentru aceste specificații tehnice.

(33) Ar fi în interesul comunitar să existe un sistem internațional de standardizare capabil să genereze standarde care să fie utilizate efectiv de cei implicați în comerțul internațional și care să respecte cerințele politicii comunitare. Prin urmare, organismele europene de standardizare trebuie să continue cooperarea lor cu organismele de standardizare internaționale.

([1]) Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor publice din sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale (JO L 134, 30.4.2004, p. 1). Directivă modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 213/2008 al Comisiei (JO L 74, 15.3.2008, p. 1).

▼B

(34) Părțile contractante urmează să definească cerințele suplimentare necesare pentru completarea specificațiilor europene sau a altor standarde. Aceste specificații ar trebui să respecte cerințele esențiale care au fost armonizate la nivelul Comunității și pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar.

(35) Procedurile care reglementează metodele de evaluare a conformității sau a adecvării elementelor constitutive la utilizarea propusă ar trebui să aibă la bază utilizarea modulelor care intră sub incidența Deciziei 93/465/CEE a Consiliului ([1]). În măsura posibilului și în scopul promovării dezvoltării industriale, se recomandă elaborarea unor proceduri care să implice un sistem de asigurare a calității.

(36) Conformitatea elementelor constitutive este legată în principal de domeniul lor de utilizare, pentru a garanta interoperabilitatea sistemului și nu numai circulația lor liberă pe piața Comunității. Ar trebui să fie evaluat gradul de adecvare la utilizarea propusă a elementelor constitutive care au un rol decisiv din punctul de vedere al siguranței, disponibilității sau economiei sistemului. De aceea, nu este necesar ca fabricantul să aplice marcajul „CE” pe elementele constitutive care sunt reglementate prin dispozițiile prezentei directive. Pe baza evaluării conformității și/sau a adecvării pentru utilizare, declarația de conformitate a fabricantului ar trebui să fie suficientă.

(37) Cu toate acestea, producătorii sunt obligați de a aplica marcajul „CE” pe anumite elemente constitutive, pentru a certifica conformitatea acestor componente cu alte dispoziții comunitare aplicabile.

(38) La data intrării în vigoare a unei STI, o serie de elemente constitutive de interoperabilitate se comercializează deja. Ar trebui să se prevadă o perioadă de tranziție, astfel încât aceste elemente constitutive să poată fi integrate într-un subsistem chiar și în cazul în care nu respectă cu strictețe respectiva STI.

(39) Subsistemele care constituie sistemul feroviar ar trebui supuse unei proceduri de verificare. Această verificare trebuie să permită autorităților responsabile de autorizarea punerii lor în funcțiune să se asigure că în etapele de proiectare, construcție și punere în funcțiune rezultatele concordă cu reglementările și normele tehnice, precum și cu dispozițiile de operare în vigoare. Ea trebuie, de asemenea, să permită producătorilor să se bazeze pe principiul egalității de tratament în oricare țară. În consecință, se impune stabilirea unuia sau a mai multor module care să definească principiile și condițiile ce se aplică la verificarea „CE” a subsistemelor.

(40) După punerea în funcțiune a unui subsistem, ar trebui să fie asigurată exploatarea și întreținerea acestora în conformitate cu cerințele esențiale aplicabile. În temeiul Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate (Directiva privind siguranța feroviară) ([2]), răspunderea pentru îndeplinirea acestor cerințe aparține, pentru subsistemul corespunzător, administratorului de infrastructură sau întreprinderii feroviare respective. Statele membre pot să verifice respectarea acestor cerințe la data acordării certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță, în temeiul articolelor 10 și 11 din directiva privind siguranța feroviară.

([1]) Decizia 93/465/CEE a Consiliului din 22 iulie 1993 privind modulele diverselor etape ale procedurilor de evaluare a conformității și normele de aplicare și utilizare a mărcii de conformitate CE, care sunt propuse spre a fi utilizate în cadrul directivelor de armonizare tehnică (JO L 220, 30.8.1993, p. 23).

([2]) JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

▼B

(41) În ceea ce privește vehiculele, ar trebui să fie clarificată procedura de punere în funcționare, avându-se în vedere definiția vehiculului care este compus din unul sau mai multe subsisteme. În plus, deoarece Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE reglementează subsisteme noi și îmbunătățite, iar Directiva 2004/49/CE reglementează vehiculele aflate în circulație, toate dispozițiile vizând autorizații de punere în funcționare a unor vehicule ar trebui să fie încorporate în prezenta directivă. Mai mult, pentru a facilita punerea în funcțiune a vehiculelor și a reduce sarcina administrativă, ar trebui să se adauge o procedură de autorizare a tipurilor de vehicule. Pentru a facilita procedura respectivă și a contribui la identificarea tipurilor autorizate de vehicule, Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”) ar trebui să creeze și să păstreze un registru european al tipurilor de vehicule autorizate.

(42) Experiența a demonstrat că punerea în aplicare a unei astfel de proceduri la nivel național este adesea complicată și supusă unor cerințe naționale diferite care sunt lipsite de transparență sau care se suprapun. În consecință, această procedură constituie un obstacol major în calea înființării de noi întreprinderi feroviare, în special în sectorul transportului de mărfuri. Prin urmare, ar trebui să fie adoptate măsuri pentru clarificarea și simplificarea procedurilor de autorizare a vehiculelor. În primul rând, ar trebui să se instituie principiul conform căruia o singură autorizație este suficientă pentru întreaga rețea feroviară comunitară. În al doilea rând, procedura de autorizare a vehiculelor care sunt conforme cu STI ar trebui să fie mai simplă și mai rapidă decât în cazul vehiculelor care nu sunt conforme cu STI. În al treilea rând, principul recunoașterii reciproce ar trebui să se aplice, în măsura posibilului: atunci când un vehicul a fost deja pus în funcționare într-un stat membru, alte state membre nu ar trebui să invoce normele naționale pentru a impune cerințe inutile și verificări redundante, cu excepția cazurilor în care acestea sunt strict necesare pentru a verifica compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua relevantă. În acest sens, normele naționale ar trebui să fie clasificate și comparate pe baza unei liste de verificare, pentru a stabili în ce măsură normele naționale pot fi considerate echivalente în ceea ce privește cerințele, performanțele și siguranța. În al patrulea rând, ar trebui să se țină seama de principiul certitudinii juridice în ceea ce privește rezultatul procedurii. În acest sens, în absența unei decizii a autorității naționale de siguranță în termenele prestabilite, un solicitant ar trebui să fie autorizat să pună în funcționare un vehicul. O astfel de autorizare ar trebui să fie posibilă doar în cazul în care vehiculul a fost deja autorizat într-un alt stat membru. În plus, un astfel de vehicul ar putea fi utilizat numai de către o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură certificat(ă) în mod corespunzător în conformitate cu Directiva 2004/49/CE, sub responsabilitatea deplină a acestora.

(43) Procedurile de autorizare pentru vehiculele conforme cu STI și cele neconforme cu STI sunt diferite. S-ar putea să existe cazuri în care alegerea procedurii să nu fie simplă. Vehiculele încadrate în categoria vehiculelor conforme cu STI ar trebui să fie cele pentru care toate STI-urile relevante au intrat în vigoare, printre care cel puțin STI privind materialul rulant. Acest lucru ar însemna că a fost stabilită o parte semnificativă dintre cerințele esențiale. De exemplu, până la intrarea în vigoare a STI convențională privind locomotivele, acestea intră în categoria vehiculelor neconforme cu STI, chiar dacă este posibil să fie conforme cu alte STI-uri relevante în vigoare la data punerii în funcțiune.

▼B

(44) În cazul în care anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, acestea sunt identificate ca puncte deschise într-o anexă la STI. În cazul în care un vehicul conform cu STI a fost deja autorizat într-un stat membru, autorizațiile suplimentare ar trebui să ia în considerare doar punctele deschise care se referă la compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua.

(45) Lista parametrilor care se verifică în legătură cu punerea în funcțiune a unor vehicule neconforme cu STI reprezintă un element-cheie pentru realizarea interoperabilității sistemelor feroviare, în special în ceea ce privește vehiculele existente. Lista în cauză ține seama de experiența acumulată într-un număr limitat de rețele. Prin urmare, este necesar ca agenția să revizuiască parametrii din anexa VII și să prezinte Comisiei recomandările pe care le consideră oportune.

(46) Procedura de verificare „CE” ar trebui să se bazeze pe STI-uri. Aceste STI-uri sunt reglementate de dispozițiile articolului 18 din Directiva 93/38/CEE. Organismele notificate cărora le revine răspunderea pentru examinarea procedurilor de evaluare a conformității și a adecvării la utilizare a elementelor constitutive, împreună cu procedura de evaluare a subsistemelor, trebuie să-și coordoneze deciziile cât mai atent posibil, îndeosebi în absența specificațiilor europene.

(47) Organismele notificate ar trebui structurate astfel încât să respecte criteriile care trebuie să se aplice acestui tip de organisme în toate sectoarele noii abordări a armonizării și standardizării tehnice, în special criteriile de independență și competență.

(48) STI-urile vor fi revizuite periodic. Cu toate acestea, în cazurile în care se descoperă erori critice, ar trebui să fie instituită o procedură rapidă ad-hoc, astfel încât să se convină asupra unei rectificări provizorii în cadrul unui comitet, care să fie apoi publicată de agenție. Astfel, rectificarea va putea fi utilizată mai devreme de către toate părțile interesate, inclusiv de către industrie, organismele notificate și autorități, în așteptarea unei revizuiri oficiale a STI de către Comisie. Pentru a evita confuzia dintre rectificările oficiale ale Comisiei, se va utiliza termenul aviz tehnic. Această procedură este conformă cu mandatul adoptat de Comisie în Decizia din 13 iulie 2007 privind un mandat-cadru acordat Agenției Europene a Căilor Ferate pentru desfășurarea anumitor activități în temeiul Directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE. Cu toate acestea, în cazul în care se impune modificarea unei STI datorită unei erori vădite sau semnificative, ar trebui să se aplice o procedură de revizuire.

(49) Definiția noțiunii de deținător ar trebui să fie cât mai apropiată de definiția utilizată în Convenția privind transportul internațional feroviar (COTIF) 1999. Entitățile care pot fi identificate drept deținătoare de vehicule sunt numeroase, cum este, de exemplu, proprietarul, o companie care exploatează un parc de vagoane, o companie care oferă vehicule în leasing unei întreprinderi feroviare, o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură care utilizează vehicule pentru întreținerea infrastructurii sale etc. Aceste entități dețin controlul asupra vehiculului în vederea utilizării acestuia ca mijloc de transport de către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură. Pentru a evita orice incertitudine, deținătorul ar trebui identificat cu precizie în registrele naționale ale vehiculelor.

▼B

(50) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a acestei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ([1]).

(51) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adopte și să actualizeze STI-urile. Deoarece aceste măsuri au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(52) Atunci când, din motive imperative de urgență, termenele care se aplică în mod normal în cadrul procedurii de reglementare cu control nu pot fi respectate, Comisia ar trebui să aplice procedura de urgență prevăzută la articolul 5a alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE pentru adoptarea măsurilor destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia cu STI-uri sau amendamente la acestea.

(53) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume interoperabilitatea la nivel comunitar a sistemului feroviar, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, întrucât nici un stat membru nu este în măsură să adopte măsurile necesare pentru realizarea acestui grad de interoperabilitate, și, în consecință, pot fi realizate mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

(54) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare ([2]), statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, cât mai mult posibil, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.

(55) Obligația de a transpune prezenta directivă în legislația națională trebuie limitată la acele dispoziții care reprezintă o schimbare de esență față de directivele anterioare. Obligația de a transpune dispozițiile care rămân nemodificate decurge din directivele anterioare.

(56) Articolul 14 din Directiva 2004/49/CE și Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE ar trebui să fie abrogate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

([1]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).
([2]) JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

▼B

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectivul și domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă stabilește condițiile care trebuie să fie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității în sistemul feroviar comunitar într-un mod care să asigure compatibilitatea cu dispozițiile Directivei 2004/49/CE. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și calificarea profesională și condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa.

(2) Urmărirea acestui obiectiv trebuie să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită:

(a) facilitarea, perfecționarea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional, în cadrul Uniunii Europene și cu țări terțe;

(b) contribuția la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, îmbunătățirea și exploatarea sistemului feroviar în Comunitate;

(c) contribuția la interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate.

(3) Statele membre pot să excludă din domeniul de aplicare a măsurilor pe care le adoptă pentru punerea în aplicare a prezentei directive:

(a) metrourile, tramvaiele și alte sisteme feroviare ușoare;

(b) rețelele care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatării de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și întreprinderile feroviare care operează exclusiv pe aceste rețele;

(c) infrastructura feroviară privată și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură și exclusiv în folosul proprietarului pentru propriile operațiuni de transport;

(d) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică.

(4) Domeniul de aplicare a STI-urilor se extinde treptat, în conformitate cu articolul 8, la întreg sistemul feroviar, inclusiv accesul pe calea ferată la terminale și principalele instalații portuare care deservesc sau pot deservi mai mulți utilizatori, fără a aduce atingere derogărilor de la aplicarea STI-urilor menționate la articolul 9.

▼B

Articolul 2

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

(a) „sistemul feroviar transeuropean” înseamnă sistemul feroviar convențional și cel de mare viteză, prevăzute la punctul 1 și, respectiv, la punctul 2 din anexa I;

(b) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea sistemului feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță pentru aceste linii. Această capacitate depinde de toate condițiile tehnice, operaționale și de reglementare care trebuie îndeplinite pentru a respecta cerințele esențiale;

(c) „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau părți ale acestor subsisteme;

(d) „rețea” înseamnă liniile, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatării continue și în condiții de siguranță a sistemului feroviar;

(e) „subsisteme” înseamnă rezultatul divizării sistemului feroviar, așa cum se prezintă în anexa II. Aceste subsisteme, pentru care trebuie formulate cerințele esențiale, pot fi structurale sau funcționale;

(f) „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau care se intenționează a fi încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar. Noțiunea de „element constitutiv” acoperă atât obiectele tangibile, cât și pe cele intangibile, precum programele de calculator;

(g) „cerințele esențiale” înseamnă toate condițiile precizate în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;

(h) „specificație europeană” înseamnă o specificație tehnică comună, o aprobare tehnică europeană sau un standard național care transpune un standard european, definit în anexa XXI la Directiva 2004/17/CE;

(i) „specificație tehnică de interoperabilitate” (STI) înseamnă o specificație adoptată în conformitate cu prezenta directivă pe care trebuie să o respecte fiecare subsistem sau parte de subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar;

(j) „organisme notificate” înseamnă organismele responsabile pentru evaluarea conformității sau a capacității de utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, sau pentru evaluarea procedurii de verificare „CE” a subsistemelor;

▼B

(k) „parametri de bază” înseamnă orice condiție tehnică, operațională sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI-urile aplicabile;

(l) „caz special” înseamnă orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI-uri, temporare sau definitive, datorită constrângerilor geografice, topografice sau de mediu urban sau de coerență în raport cu sistemul existent. Pot fi incluse, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua comunitară, gabaritul, ecartamentul sau entraxa liniilor de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din terțe țări sau destinate acestora;

(m) „modernizare” înseamnă orice lucrare de modificare majoră a unui subsistem sau a unei părți de subsistem care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;

(n) „reînnoire” înseamnă orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți de subsistem care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;

(o) „sistem feroviar existent” înseamnă structura compusă din liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar existent, plus vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;

(p) „înlocuire în cadrul întreținerii” înseamnă orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;

(q) „punere în funcțiune” înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem sau un vehicul este adus în starea de funcționare nominală;

(r) „parte contractantă” înseamnă orice entitate, publică sau privată, care comandă proiectarea și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem. Entitatea în cauză poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructuri sau un deținător sau concesionarul responsabil pentru desfășurarea unui proiect;

(s) „deținător” înseamnă persoana sau entitatea care exploatează un vehicul ca mijloc de transport, fie că este proprietarul unui vehicul, fie că are dreptul de a-l utiliza și este înregistrat ca atare în Registrul național al vehiculelor (RNV) menționat la articolul 33;

(t) „proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare” înseamnă orice proiect al cărui stadiu de planificare/construcție a atins un punct în care o schimbare în specificațiile tehnice ar fi inacceptabilă pentru statul membru în cauză. Un astfel de impediment poate fi de natură juridică, contractuală, economică, financiară, socială sau de mediu și trebuie justificat în mod corespunzător;

▼B

(u) „standard armonizat” înseamnă orice standard european adoptat de unul dintre organismele europene de standardizare menționate în anexa I la Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice și a normelor privind serviciile în societatea informațională ([1]) în legătură cu un mandat din partea Comisiei elaborat în conformitate cu procedura la care se face trimitere în articolul 6 alineatul (3) din respectiva directivă și care, separat sau împreună cu alte standarde, furnizează o soluție privind conformitatea cu o dispoziție juridică;

(v) „autoritate națională de siguranță” înseamnă o „autoritate de siguranță”, astfel cum este definită la articolul 3 litera (g) din Directiva 2004/49/CE;

(w) „tip” înseamnă un tip de vehicul care definește caracteristicile de proiectare de bază ale vehiculului care fac obiectul unui singur certificat de omologare descris în modulul B din Decizia 93/465/CEE;

(x) „serii” înseamnă un număr de vehicule identice aparținând unui singur tip de proiect;

(y) „agenție” înseamnă „Agenția Europeană a Căilor Ferate”, înființată prin Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 de înființare a Agenției Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind agenția) ([2]);

(z) „entitate responsabilă de întreținere” înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în registrul național al vehiculelor.

Articolul 3

Compatibilitate generală

(1) Prezenta directivă are ca obiect dispozițiile care privesc, pentru fiecare subsistem, elementele constitutive de interoperabilitate, la interfețe și proceduri, precum și condițiile de compatibilitate generală a sistemului feroviar, necesare pentru realizarea interoperabilității sale.

(2) Dispozițiile prezentei directive se aplică fără să se aducă atingere oricărei alte dispoziții comunitare relevante. Cu toate acestea, în cazul elementelor constitutive de interoperabilitate, incluzând interfețele, concordanța cu cerințele esențiale ale acestei directive poate necesita utilizarea unor specificații europene individuale, elaborate în acest scop.

([1]) JO L 204, 21.7.1998, p. 37. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE a Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, p. 81).
([2]) JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

▼B

Articolul 4

Cerințe esențiale

(1) Sistemul feroviar, subsistemele și elementele de interoperabilitate, inclusiv interfețele, respectă exigențele esențiale aplicabile.

(2) Specificațiile tehnice suplimentare menționate la articolul 34 din Directiva 2004/17/CE, necesare pentru a completa specificațiile europene sau alte standarde care se aplică la nivel comunitar, nu trebuie să contravină exigențelor esențiale.

CAPITOLUL II

SPECIFICAȚII TEHNICE DE INTEROPERABILITATE

Articolul 5

Conținutul STI-urilor

(1) Fiecare subsistem intră sub incidența unei STI. După caz, un subsistem poate intra sub incidența mai multor STI, iar sub incidența unei STI pot intra mai multe subsisteme. Decizia privind realizarea și/sau modificarea unei STI și alegerea domeniului său de aplicare tehnic și geografic necesită un mandat în conformitate cu articolul 6 alineatul (1).

(2) Subsistemele trebuie să corespundă cu STI-urile în vigoare la data punerii lor în funcțiune, a modernizării sau a reînnoirii lor, în conformitate cu prezenta directivă; această concordanță este menținută în permanență pe durata utilizării subsistemului.

(3) În măsura necesară realizării obiectivului menționat la articolul 1, fiecare STI:

(a) prezintă domeniul său de aplicare (parte a rețelei sau vehicule menționate în anexa I; subsistemul sau partea de subsistem menționate în anexa II);

(b) stabilește cerințele esențiale pentru subsistemul în cauză și interfețele acestuia în raport cu alte subsisteme;

(c) definește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de către subsistem și interfețele sale în raport cu alte subsisteme. În cazul în care este necesar, aceste specificații pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului, de exemplu în conformitate cu categoriile de linii, noduri și/sau vehicule prevăzute în anexa I;

(d) determină elementele constitutive și interfețele de interoperabilitate care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv al standardelor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar;

▼B

(e) indică, pentru fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformității sau a caracterului adecvat pentru utilizarea elementelor constitutive de interoperabilitate, pe de o parte, sau a verificării „CE” a subsistemelor, pe de altă parte. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în Decizia 93/465/CEE;

(f) indică strategia de punere în aplicare a STI-urilor. În special, este necesar să se precizeze etapele care trebuie finalizate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea STI-urilor este generalizată;

(g) indică, pentru personalul respectiv, calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță la locul de muncă necesare pentru exploatarea și întreținerea subsistemului în cauză, precum și pentru aplicarea STI-urilor.

(4) Fiecare STI este elaborată plecându-se de la examinarea subsistemului existent și indică un subsistem-țintă care poate fi atins în mod progresiv și într-un interval de timp rezonabil. În acest fel, adoptarea treptată a STI-urilor și respectarea lor asigură realizarea progresivă a interoperabilității sistemului feroviar.

(5) STI-urile mențin o coerență corespunzătoare cu sistemul feroviar actual din statele membre. În acest scop, pot fi prevăzute cazuri speciale pentru fiecare STI, atât în ceea ce privește rețeaua, cât și în ceea ce privește vehiculele; o atenție specială este acordată gabaritului, ecartamentului sau entraxei liniilor de cale ferată, precum și vehiculelor provenite din terțe țări sau destinate acestora. Pentru fiecare caz specific, STI-urile prevăd modalitățile de aplicare a elementelor din standard indicate la alineatul (3) literele (c)-(g).

(6) În cazul în care anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, acestea se identifică în mod explicit într-o anexă la STI ca puncte deschise. În aceste situații se aplică articolul 17 alineatul (3).

(7) STI-urile nu împiedică statele membre să adopte decizii referitoare la utilizarea infrastructurilor pentru deplasarea vehiculelor care nu intră sub incidența STI-urilor.

(8) Atunci când acest lucru este absolut necesar pentru realizarea obiectivului prezentei directive, STI-urile pot conține o trimitere explicită, clar identificată, la standarde sau specificații europene sau internaționale sau la documente tehnice publicate de agenție. În astfel de cazuri, aceste standarde, specificații (sau părți relevante din acestea) sau documente tehnice sunt considerate anexe la STI respectivă și devin obligatorii din momentul în care STI este aplicabilă. În lipsa unor astfel de standarde, specificații sau documente tehnice și până la elaborarea acestora, se poate face trimitere la alte acte normative identificate în mod clar; în astfel de cazuri, se vor alege acte normative care sunt ușor accesibile și care se află în domeniul public.

▼B

Articolul 6

Adoptarea, revizuirea și publicarea STI-urilor

(1) Proiectele de STI-uri și proiectele ulterioare de modificări ale STI-urilor se elaborează de către agenție în temeiul unui mandat acordat de Comisie în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 29 alineatul (3) din prezenta directivă. Acestea se elaborează în conformitate cu articolele 3 și 12 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 și în cooperare cu grupurile de lucru menționate la articolele respective.

Măsurile destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia cu STI-uri sau modificări ale acestora se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (4).

Din motive imperative de urgență, Comisia poate utiliza procedura de urgență menționată la articolul 29 alineatul (5).

(2) Agenția răspunde pentru pregătirea revizuirii și actualizării STI-urilor și pentru formularea oricăror recomandări utile Comisiei, pentru a lua în considerare evoluția tehnologiei sau a cerințelor sociale. Comisia informează comitetul menționat la articolul 29 cu privire la aceste recomandări.

(3) Fiecare proiect de STI se elaborează în două etape.

Mai întâi, agenția identifică parametrii fundamentali pentru STI respectivă, precum și interfețele cu celelalte subsisteme și oricare alte caz specific necesar. Pentru fiecare dintre acești parametri și interfețe, se prezintă cele mai avantajoase soluții alternative, însoțite de justificări tehnice și economice.

Ulterior, agenția elaborează proiectul de STI pe baza acestor parametri fundamentali. După caz, agenția ține seama de progresul tehnic, de lucrările de standardizare realizate deja, de grupurile de lucru stabilite deja și de lucrările de cercetare recunoscute. La proiectul de STI se anexează o evaluare globală a costurilor și a beneficiilor estimate prin punerea în aplicare a STI-urilor; această evaluare indică consecințele scontate pentru toți operatorii și agenții economici în cauză.

(4) Elaborarea, adoptarea și revizuirea fiecărei STI (inclusiv parametrii fundamentali) țin seama de costurile și beneficiile estimate ale tuturor soluțiilor tehnice avute în vedere, împreună cu interfețele dintre ele, astfel încât să se definească și să se pună în aplicare soluțiile cele mai avantajoase. Statele membre participă la această evaluare prin furnizarea datelor solicitate.

▼B

(5) Comitetul prevăzut la articolul 29 este informat cu regularitate în legătură cu lucrările de elaborare a STI-urilor. Pe perioada acestor lucrări, la cererea comitetului, Comisia formulează orice termeni de referință sau orice recomandări utile privind conceperea STI-urilor și analiza costuri-beneficii. În special, Comisia poate solicita, la cererea unui stat membru, să se examineze unele soluții alternative, iar evaluarea costurilor și beneficiilor acestor soluții alternative să fie menționată în raportul anexat la proiectul de STI.

(6) La adoptarea fiecărei STI, data intrării în vigoare a respectivei STI se stabilește în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (4). În cazul în care trebuie puse în funcțiune simultan subsisteme diferite, din motive de compatibilitate tehnică, datele intrării în vigoare a STI-urilor corespunzătoare trebuie să coincidă.

(7) Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI-urilor țin seama de opinia utilizatorilor, în privința caracteristicilor care au o influență directă asupra condițiilor în care aceștia utilizează subsistemele. În acest scop, agenția consultă asociații și organisme care îi reprezintă pe utilizatori, în timpul fazelor de elaborare și de revizuire a STI-urilor. Aceasta anexează la proiectul de STI un raport privind rezultatele acestei consultări.

Lista asociațiilor și organismelor care trebuie consultate este întocmită sub forma sa finală de către Comisie, după consultarea comitetului în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 29 alineatul (2), iar aceasta poate fi reexaminată și actualizată la solicitarea unui stat membru sau la inițiativa Comisiei.

(8) Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI-urilor iau în considerare avizul partenerilor sociali, în privința condițiilor menționate la articolul 5 alineatul (3) litera (g).

În acest scop, partenerii sociali sunt consultați înainte ca proiectul de STI să fie prezentat spre adoptare sau revizuire comitetului prevăzut la articolul 29.

Partenerii sociali sunt consultați în cadrul comitetului de dialog sectorial instituit în conformitate cu Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european ([1]). Partenerii sociali își emit avizul în termen de trei luni.

(9) Atunci când revizuirea unei STI conduce la o modificare a cerințelor, noua versiune a STI asigură compatibilitatea cu subsistemele puse în funcțiune în conformitate cu versiunile anterioare ale STI.

([1]) JO L 225, 12.8.1998, p. 27. Decizie modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1792/2006 (JO L 362, 20.12.2006, p. 1).

▼B

În cazul în care, din motive de siguranță sau interoperabilitate justificate în mod corespunzător, este necesară o nouă autorizare sau o reînnoire sau modernizare a unor astfel de subsisteme, termenele aferente se stabilesc fie în STI, fie, după caz, de către statele membre.

(10) STI-urile se publică de către Comisie în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 7

Deficiențe ale STI-urilor

(1) Dacă, după adoptarea unei STI, se constată că aceasta nu îndeplinește în totalitate cerințele esențiale, poate fi consultat comitetul menționat la articolul 29, la cererea unui stat membru sau la inițiativa Comisiei.

Comisia poate solicita un aviz tehnic din partea agenției. Comisia, împreună cu comitetul, analizează avizul tehnic.

(2) Dacă este nevoie ca STI să fie modificată din cauza unei erori minore și, prin urmare, nu se justifică revizuirea sa imediată, Comisia poate recomanda utilizarea avizului tehnic până la revizuirea STI în conformitate cu articolul 6 alineatul (1). În acest caz, agenția publică avizul tehnic.

(3) Dacă este nevoie ca STI să fie modificată din cauza unei erori importante sau critice, se aplică începând din acel moment procedura de revizuire menționată la articolul 6 alineatul (1).

Articolul 8

Extinderea domeniului de aplicare a STI-urilor

(1) Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (3), unul sau mai multe mandate care au drept scop elaborarea unor noi STI-uri și/sau revizuirea STI-urilor deja adoptate, pentru a include liniile și vehiculele care nu au fost încă incluse.

(2) Primul mandat de acest fel indică un prim grup de STI-uri noi și/sau modificări la STI-urile care urmează să fie adoptate până în ianuarie 2012, fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (5) în ceea ce privește posibilitatea de a prevedea cazuri specifice și fără a aduce atingere articolului 9 care permite derogări în circumstanțe speciale. Acest prim mandat va fi stabilit pe baza unei recomandări din partea agenției în scopul determinării noilor STI-uri care trebuie elaborate și/sau a STI-urilor existente care trebuie modificate în funcție de raportul cost-eficiență prevăzut pentru fiecare măsură propusă și de principiul proporționalității măsurilor luate la nivel comunitar. În acest scop, se analizează în mod adecvat punctul 4 din anexa I și echilibrul necesar dintre, pe de o parte, obiectivele de circulație neîntreruptă a trenurilor și de armonizare tehnică și, pe de altă parte, nivelul trans-european, național, regional sau local al traficului respectiv.

▼B

(3) Până la intrarea în vigoare a extinderii domeniului de aplicare a STI-urilor la întreaga rețea feroviară:

(a) autorizațiile de punere în funcțiune

— a subsistemelor de vehicule și control-comandă și semnalizare la bord, a căror utilizare este prevăzută cel puțin parțial pe partea de rețea care nu este încă cuprinsă în domeniul de aplicare al STI-urilor, pentru partea respectivă a rețelei;

— a subsistemelor de infrastructură, energie și control-comandă și semnalizare pe calea ferată pe acele părți de rețea care nu sunt încă cuprinse în domeniul de aplicare al STI-urilor

se acordă în conformitate cu normele naționale menționate la articolul 8 din Directiva 2004/49/CE sau, după caz, articolul 17 alineatul (3) din prezenta directivă;

(b) autorizațiile de punere în funcțiune a vehiculelor a căror utilizare este prevăzută uneori pe partea de rețea care nu este încă cuprinsă în domeniul de aplicare al STI-urilor, pentru partea respectivă a rețelei, se acordă în conformitate cu articolele 21-27 și cu normele naționale menționate la articolul 8 din Directiva 2004/49/CE sau, după caz, articolul 17 alineatul (3) din prezenta directivă.

(4) Un stat membru poate să nu aplice STI-urile noi sau revizuite adoptate în conformitate cu alineatul (2) în cazul proiectelor aflate într-un stadiu avansat de elaborare sau care fac obiectul unui contract în curs de derulare în momentul publicării grupului de STI-uri relevante.

Articolul 9

Derogări

(1) În absența unor cazuri specifice relevante, un stat membru poate să nu aplice una sau mai multe STI-uri în conformitate cu prezentul articol în următoarele cazuri:

(a) pentru un proiect de subsistem nou, pentru reînnoirea sau modernizarea unui sistem existent sau pentru orice element prevăzut la articolul 1 alineatul (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care face obiectul unui contract în curs de executare atunci când se publică aceste STI-uri;

(b) pentru orice proiect de reînnoire sau modernizare a unui subsistem existent, în cazul în care gabaritul de încărcare, ecartamentul, spațiul dintre liniile de cale ferată sau tensiunea de alimentare a liniilor electrificate menționate în aceste STI-uri nu sunt compatibile cu cele ale subsistemului existent;

(c) pentru un proiect de subsistem nou, de reînnoire sau modernizare a unui subsistem existent pe teritoriul statului membru respectiv, în cazul în care rețeaua sa feroviară este separată sau izolată de mare sau separată ca urmare a unor condiții geografice speciale de rețeaua feroviară din restul Comunității;

(d) pentru orice reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent, în cazul în care aplicarea acestor STI-uri ar compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau compatibilitatea sistemului feroviar din statul membru respectiv;

▼B

(e) în cazul în care, în urma unui accident sau a unui dezastru natural, condițiile pentru refacerea rapidă a rețelei nu permit, din punct de vedere economic sau tehnic, aplicarea parțială sau totală a STI-urilor pertinente;

(f) pentru vehiculele care circulă spre/dinspre țări terțe în care ecartamentul liniilor de cale ferată diferă de ecartamentul rețelei feroviare principale din Comunitate.

(2) În toate cazurile menționate la alineatul (1), statul membru interesat transmite Comisiei un dosar cuprinzând informațiile menționate în anexa IX. Comisia analizează măsurile avute în vedere de statul membru și informează comitetul prevăzut la articolul 29.

(3) În cazul menționat la alineatul (1) litera (a), în termen de un an de la data intrării în vigoare a fiecărei STI, fiecare stat membru transmite Comisiei o listă de proiecte care se desfășoară pe teritoriul său și se află într-un stadiu avansat de dezvoltare.

(4) În cazurile prevăzute la alineatul (1) literele (a), (c) și (e), Comisia controlează conformitatea dosarului și informează statul membru asupra rezultatelor analizei sale. Dacă este necesar, se formulează o recomandare referitoare la specificațiile ce urmează a se aplica. Statele membre pot aplica fără întârziere dispoziții alternative prevăzute în anexa IX.

(5) În cazurile prevăzute la alineatul (1) literele (b), (d) și (f), Comisia adoptă o decizie în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (3) în privința acceptării cererii de derogare. În cazul prevăzut la alineatul (1) litera (b), decizia Comisiei nu vizează gabaritul și ecartamentul. Comisia adoptă o decizie în termen de șase luni de la prezentarea cererii susținute de dosarul complet. În absența unei astfel de decizii, cererea este considerată acceptată. Până la adoptarea deciziei Comisiei, în cazul prevăzut la alineatul (1) litera (f), un stat membru poate aplica dispoziții alternative prevăzute în anexa IX.

(6) Toate statele membre sunt informate cu privire la rezultatele analizelor și rezultatele procedurii prevăzute la alineatele (4) și (5).

CAPITOLUL III

ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

Articolul 10

Introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate

(1) Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că elementele constitutive de interoperabilitate:

(a) sunt introduse pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar și respectă în același timp cerințele esențiale;

(b) sunt folosite în domeniul lor de utilizare conform destinației și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător.

Aceste dispoziții nu împiedică introducerea pe piață a acestor elemente constitutive pentru alte aplicații.

▼B

(2) Statele membre nu pot, pe teritoriul lor și prevalându-se de prezenta directivă, să interzică, să limiteze ori să împiedice introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate destinate utilizării în sistemul feroviar, dacă acestea respectă directiva. În primul rând, ele nu pot impune verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, ale cărei componente sunt prezentate în anexa IV.

Articolul 11

Conformitate și adecvare pentru utilizare

(1) Statele membre consideră că acele elemente constitutive pentru care există declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare respectă cerințele esențiale ale prezentei directive.

(2) Orice element constitutiv de interoperabilitate este supus procedurii de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizarea în scopul indicat în respectiva STI și este însoțit de certificatul corespunzător.

(3) Statele membre consideră că un element constitutiv de interoperabilitate îndeplinește cerințele esențiale în cazul în care respectă condițiile prevăzute în respectiva STI sau în specificațiile europene corespunzătoare, realizate pentru respectarea acestor condiții.

(4) Piesele de schimb pentru subsisteme care sunt deja puse în funcțiune în momentul intrării în vigoare a STI corespunzătoare pot fi instalate în aceste subsisteme fără a fi nevoie să facă obiectul procedurii menționate la alineatul (2).

(5) STI-urile pot prevedea o perioadă tranzitorie pentru produsele feroviare identificate de STI-urile respective ca elemente constitutive de interoperabilitate care au fost deja introduse pe piață în momentul intrării în vigoare a STI-urilor. Aceste elemente constitutive trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 10 alineatul (1).

Articolul 12

Neconformitatea specificațiilor europene cu cerințele esențiale

Atunci când un stat membru sau Comisia consideră că specificațiile europene utilizate direct sau indirect pentru realizarea obiectivului prezentei directive nu îndeplinesc cerințele esențiale, comitetul menționat la articolul 29 este informat cu privire la aceasta și Comisia adoptă cea mai potrivită măsură, respectiv:

(a) retragerea totală sau parțială a specificațiilor respective din publicațiile în care sunt redactate sau modificarea lor, după consultarea, în cazul standardelor europene, a comitetului instituit în conformitate cu Directiva 98/34/CE; sau

(b) revizuirea STI în cauză în conformitate cu articolul 7.

▼B

Articolul 13

Procedură pentru declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare

(1) Pentru a elibera declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate, fabricantul sau reprezentantul său autorizat din cadrul Comunității aplică dispozițiile prezentate în STI-urile relevante.

(2) În cazul în care STI corespunzătoare impune acest lucru, evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate este efectuată de organismul notificat căruia fabricantul sau reprezentantul său autorizat din cadrul Comunității i-a prezentat cererea.

(3) Atunci când elementele constitutive de interoperabilitate intră sub incidența altor directive ale Comunității, care privesc alte aspecte, declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare precizează că aceste elemente constitutive de interoperabilitate respectă și cerințele acestor directive.

(4) Atunci când nici fabricantul, nici reprezentantul său autorizat din cadrul Comunității nu a respectat obligațiile care îi revin în conformitate cu dispozițiile alineatelor (1) și (3), aceste obligații revin oricărei persoane care introduce pe piață elemente constitutive de interoperabilitate. Aceleași obligații se aplică oricărei persoane care asamblează elemente constitutive de interoperabilitate sau părți ale acestora având diverse origini sau care produce elemente constitutive de interoperabilitate pentru uz propriu, în sensul prezentei directive.

(5) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 14:

(a) în fiecare caz în care un stat membru constată că declarația „CE” de conformitate a fost eliberată în mod necorespunzător, fabricantului sau reprezentantului său autorizat din cadrul Comunității i se solicită, în cazul în care este necesar, să aducă elementul constitutiv de interoperabilitate la o stare de conformitate și să nu mai încalce normele, în condițiile formulate de statul membru;

(b) atunci când neconformitatea se menține, statul membru adoptă toate măsurile adecvate pentru a restrânge sau a interzice introducerea pe piață a elementului constitutiv de interoperabilitate în cauză ori pentru a se asigura că acesta este retras de pe piață în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 14.

Articolul 14

Neconformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale

(1) Atunci când constată că este puțin probabil ca unul dintre elementele constitutive de interoperabilitate care face obiectul declarației „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare și care a fost introdus pe piață să respecte cerințele esențiale dacă este utilizat cu destinația propusă, un stat membru ia măsurile necesare pentru a-i restrânge domeniul de aplicare, a interzice utilizarea sa sau pentru a-l retrage de pe piață. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la măsurile adoptate și motivează deciziile lor, precizând în special dacă lipsa conformității are drept cauză:

(a) neîndeplinirea cerințelor esențiale;

▼B

(b) aplicarea incorectă a specificațiilor europene, atunci când se are în vedere aplicarea unor astfel de specificații;

(c) inadecvarea specificațiilor europene.

(2) Comisia consultă părțile interesate cât mai repede posibil. Atunci când, în urma consultării, Comisia stabilește că măsura este justificată, ea informează de îndată statul membru care a avut inițiativa, precum și toate celelalte state membre cu privire la aceasta. Atunci când, după consultare, Comisia stabilește că măsura este nejustificată, ea informează de îndată statul membru care a avut inițiativa, precum și fabricantul sau reprezentantul său autorizat din cadrul Comunității. Atunci când decizia menționată în alineatul (1) este justificată prin existența unei lacune în specificațiile europene, se aplică procedura definită la articolul 12.

(3) Atunci când un element constitutiv de interoperabilitate care face obiectul declarației „CE” de conformitate nu îndeplinește cerințele, statul membru competent adoptă măsuri adecvate împotriva celor care au eliberat declarația și informează Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

(4) Comisia se asigură că statele membre sunt în permanență informate asupra derulării și a rezultatelor acelei proceduri.

CAPITOLUL IV

SUBSISTEME

Articolul 15

Procedura pentru punerea în funcțiune

(1) Fără a aduce atingere capitolului V, fiecare stat membru autorizează punerea în funcțiune a acelor subsisteme structurale din componența sistemului feroviar care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul său.

În acest scop, statele membre adoptă toate măsurile adecvate pentru a se asigura că aceste subsisteme pot fi puse în funcțiune numai dacă sunt proiectate, construite și instalate astfel încât, la integrarea în sistemul feroviar, să respecte cerințele esențiale privitoare la ele. În special, statele membre verifică:

— dacă subsistemele sunt compatibile din punct de vedere tehnic cu sistemul în care urmează să fie integrate;

— integrarea în siguranță a subsistemelor în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) și articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE.

(2) Fiecare stat membru verifică, înainte de punerea în funcțiune a acestor subsisteme, dacă acestea se conformează, după caz, dispozițiilor relevante din STI privind exploatarea și întreținerea.

▼B

(3) După ce aceste sisteme sunt puse în funcțiune, verificarea se efectuează:

(a) pentru infrastructuri, în cadrul acordării și monitorizării autorizațiilor de siguranță în conformitate cu articolul 11 din Directiva 2004/49/CE;

(b) pentru vehicule, în cadrul acordării și monitorizării certificatelor de siguranță în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2004/49/CE.

În acest scop, se folosesc procedurile de evaluare și verificare stabilite în STI-urile structurale și funcționale corespunzătoare.

Articolul 16

Libera circulație a subsistemelor

Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 15 alineatul (1), statele membre, prevalându-se de această directivă, nu pot să interzică, să limiteze ori să împiedice, pe teritoriul lor, construcția, darea în folosință și exploatarea subsistemelor structurale din componența sistemului feroviar care respectă cerințele esențiale. În special, statele membre nu pot solicita verificări care au fost deja efectuate:

— ca parte a procedurii de acordare a declarației de verificare „CE”, ale cărei elemente constitutive sunt prezentate în anexa V; sau

— într-un alt stat membru, înainte sau după intrarea în vigoare a prezentei directive, în vederea verificării conformității cu cerințe identice în condiții identice de exploatare.

Articolul 17

Conformitatea cu STI și normele naționale

(1) Statele membre consideră ca fiind interoperabile și îndeplinind cerințele esențiale privitoare la ele subsistemele structurale din componența sistemului feroviar care fac obiectul unei declarații de verificare „CE”.

(2) Verificarea interoperabilității, în conformitate cu cerințele esențiale, pentru un subsistem structural din componența sistemului feroviar se dovedește prin raportare la STI-uri, atunci când acestea există.

(3) Statele membre întocmesc, pentru fiecare subsistem, o listă a normelor tehnice utilizate pentru aplicarea cerințelor esențiale și transmite lista în cauză Comisiei, în cazul în care:

— nu există o STI relevantă; sau

— a fost notificată o derogare în temeiul articolului 9; sau

— un caz special impune aplicarea unor norme tehnice care nu sunt incluse în STI relevantă.

▼B

Lista este transmisă:

— ori de câte ori se modifică lista cu normele tehnice care trebuia notificată până la 30 aprilie 2005 în conformitate cu articolul 16 alineatul (3) din Directiva 96/48/CE și cu articolul 16 alineatul (3) din Directiva 2001/16/CE; sau

— după notificarea derogării; sau

— după publicarea STI în cauză.

Cu această ocazie, statele membre desemnează și organismele responsabile pentru efectuarea, în cazul acestor norme tehnice, a procedurii de verificare menționate la articolul 18.

Comisia comunică aceste informații agenției, care le publică.

La cererea Comisiei, statele membre pun la dispoziție textul integral al normelor notificate. Pentru a preveni crearea de noi obstacole și a continua clasificarea normelor naționale în conformitate cu articolul 27, Comisia monitorizează introducerea unor noi norme de către statele membre. În cazul în care consideră că noua normă constituie un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție mascată asupra operațiunilor de transport dintre statele membre, Comisia adoptă o decizie adresată statului membru în cauză în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 29 alineatul (3).

Statele membre pot să opteze să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, statele membre menționează normele și restricțiile respective în registrele de infrastructură menționate la articolul 35.

Statele membre se asigură că normele tehnice obligatorii sunt publicate și puse la dispoziția tuturor administratorilor de infrastructură, a întreprinderilor feroviare, solicitanților de autorizații de punere în funcțiune într-un limbaj clar, care poate fi înțeles de părțile interesate.

Articolul 18

Procedura de emitere a declarației de verificare „CE”

(1) Pentru emiterea declarației de verificare „CE”, solicitantul invită organismul notificat pe care l-a selectat în acest scop să aplice procedura de verificare „CE” menționată în anexa VI. Solicitantul poate fi partea contractantă sau fabricantul sau reprezentantul lor autorizat din cadrul Comunității.

(2) Obligația organismului notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem începe din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea dării în exploatare a subsistemului. Include, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la articolele 34 și 35.

▼B

(3) Organismul notificat este responsabil de redactarea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare „CE”. Acest dosar tehnic trebuie să conțină toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului și, după caz, toate documentele care atestă conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate. Dosarul ar trebui să conțină, de asemenea, toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiuni referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere.

(4) Organismul notificat poate emite declarații intermediare de verificare pentru anumite etape ale procedurii de verificare sau anumite părți ale subsistemului. În acest caz, se aplică procedura prevăzută în anexa VI.

(5) În cazul în care STI relevante permit acest lucru, organismul notificat poate emite certificate de conformitate pentru o serie de subsisteme sau anumite părți ale subsistemelor respective.

Articolul 19

Neconformitatea subsistemelor cu cerințele esențiale

(1) Atunci când constată că un subsistem structural care face obiectul unei declarații de verificare „CE” însoțite de dosarul tehnic nu este pe deplin conform cu prezenta directivă și, în special, nu îndeplinește cerințele esențiale, un stat membru poate solicita efectuarea de verificări suplimentare.

(2) Statul membru solicitant informează imediat Comisia cu privire la verificările suplimentare solicitate și prezintă motivele care le justifică. Comisia consultă părțile interesate.

(3) Statul membru solicitant precizează dacă nerespectarea în întregime a prezentei directive se datorează:

(a) nerespectării cerințelor esențiale sau a unei STI sau aplicării incorecte a unei STI. În acest caz, Comisia informează de îndată statul membru în care își are reședința persoana care a întocmit declarația de verificare „CE” eronată și îi solicită statului membru în cauză să ia măsurile care se impun;

(b) caracterului inadecvat al unei STI. În acest caz, se aplică procedura de modificare a STI menționată la articolul 7.

Articolul 20

Punerea în funcțiune a subsistemelor existente după reînnoire sau modernizare

(1) În caz de reînnoire sau de modernizare, entitatea contractantă sau fabricantul transmite statului membru respectiv un dosar care descrie proiectul. Statul membru examinează acest dosar și, ținând seama de strategia de punere în aplicare indicată în STI aplicabilă, decide dacă amploarea lucrărilor face necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune în înțelesul prezentei directive.

▼B

O nouă autorizație de punere în funcțiune este necesară ori de câte ori nivelul general de siguranță a subsistemului respectiv poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere. În cazul în care este necesară o autorizație nouă, statul membru decide în ce măsură este necesară aplicarea STI-urilor în cazul proiectului.

Statul membru adoptă decizia în cauză în termen de patru luni de la depunerea dosarului complet de către solicitant.

(2) Atunci când este necesară o nouă autorizație, iar STI nu este aplicată integral, statul membru notifică următoarele informații Comisiei:

— motivul pentru care STI nu este aplicată integral;

— caracteristicile tehnice care se aplică în locul STI;

— organismele responsabile cu aplicarea, în cazul acelor caracteristici, a procedurii de verificare menționate la articolul 18.

(3) Comisia comunică informațiile menționate la alineatul (2) agenției, care le publică.

CAPITOLUL V

VEHICULE

Articolul 21

Autorizația de punere în funcțiune a vehiculelor

(1) Înainte de a fi utilizat într-o rețea, orice vehicul este autorizat în vederea punerii în funcțiune de către autoritatea națională de siguranță competentă pentru rețeaua respectivă, cu excepția cazurilor în care prezentul capitol prevede altfel.

(2) Un vehicul conform cu STI este autorizat în conformitate cu articolele 22 sau 23.

(3) Un vehicul care nu este conform cu STI este autorizat în conformitate cu articolul 24 sau 25.

(4) Un vehicul care este conform cu un tip autorizat este autorizat în conformitate cu articolul 26.

(5) O autorizație acordată de un stat membru este valabilă în toate celelalte state membre, fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 23 și 25 privind autorizațiile suplimentare. Prin adoptarea de norme naționale specifice și prin dispozițiile de aplicare a prezentei directive, statele membre clarifică dacă sunt necesare autorizații suplimentare în conformitate cu dispozițiile relevante ale articolului 23, în cazul vehiculelor conforme cu STI, sau cu articolul 25, în cazul vehiculelor neconforme cu STI.

(6) Orice cerere pentru autorizația de punere în funcțiune face obiectul unei decizii a autorității naționale de siguranță competente, în conformitate cu articolele 22 și 23 sau cu articolele 24 și 25. Autorizația de punere în funcțiune poate stipula condiții de utilizare și alte restricții.

▼B

(7) Orice decizie negativă a unei autorități naționale de siguranță competente cu privire la punerea în funcțiune a unui vehicul feroviar se motivează în mod corespunzător. În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate cere autorității naționale de siguranță competente revizuirea deciziei din motive justificate în mod corespunzător. În termen de două luni de la primirea contestației, autoritatea națională de siguranță confirmă sau infirmă decizia. Dacă se confirmă decizia negativă, solicitantul poate cere organismului de apel desemnat de statul membru competent în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE revizuirea deciziei din motive justificate în mod corespunzător. Statele membre pot desemna organismul de reglementare constituit în conformitate cu articolul 30 din Directiva 2001/14/CE pentru aplicarea acestei proceduri de apel.

(8) În cazul în care o autoritate națională de siguranță competentă nu adoptă, în termenele stabilite, o decizie menționată la articolul 23 alineatul (7) și la articolul 25 alineatul (5), se consideră că punerea în funcțiune a vehiculului feroviar în cauză a fost autorizată după expirarea unei perioade de trei luni de la sfârșitul termenelor menționate. Autorizațiile acordate în temeiul prezentului alineat sunt valabile doar în rețeaua pentru care autoritatea națională de siguranță competentă nu a reacționat în termenele stabilite.

(9) O autoritate națională de siguranță care intenționează să revoce o autorizație de punere în funcțiune acordată de ea însăși sau o autorizație acordată de solicitant în conformitate cu alineatul (8) utilizează procedura de revizuire a certificatelor de siguranță menționată la articolul 10 alineatul (5) din Directiva 2004/49/CE sau, după caz, procedura de revizuire a autorizațiilor de siguranță menționată la articolul 11 alineatul (2) din respectiva directivă.

(10) În cazul unei proceduri de apel, organismul de apel competent menționat la alineatul (7) poate solicita agenției un aviz care, în acest caz, este emis în termen de o lună de la depunerea cererii și transmis solicitantului, organismului de apel competent și autorității naționale de siguranță competente care refuză acordarea autorizației.

(11) În cazul vehiculelor care rulează între un stat membru și o țară terță, pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al rețelei principale din cadrul Comunității și pentru care se poate acorda o derogare în conformitate cu articolul 9 alineatul (5) sau care reprezintă cazuri specifice, normele naționale menționate la articolele 22 și 24 pot include acorduri internaționale în măsura în care sunt compatibile cu legislația comunitară.

(12) Autorizațiile de punere în funcțiune care au fost acordate înainte de 19 iulie 2008, inclusiv autorizațiile emise în temeiul unor acorduri internaționale, în special RIC (Regolamento Internazionale Carozze) și RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), rămân valabile în conformitate cu condițiile în care au fost acordate. Această dispoziție prevalează asupra articolelor 22-25.

▼B

(13) Statele membre pot acorda autorizații de punere în funcțiune pentru o serie de vehicule. În acest scop, autoritățile naționale de siguranță informează solicitantul cu privire la procedura care trebuie urmată.

(14) Autorizațiile de punere în funcțiune acordate în conformitate cu prezentul articol nu aduc atingere altor condiții impuse întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură pentru exploatarea unor astfel de vehicule pe rețeaua relevantă în conformitate cu articolele 9, 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE.

Articolul 22

Autorizația inițială de punere în funcțiune pentru vehiculele conforme cu STI

(1) Prezentul articol se aplică vehiculelor conforme cu toate STI-urile relevante în vigoare în momentul punerii în funcțiune, cu condiția ca o parte semnificativă dintre cerințele esențiale să fie prevăzute în respectivele STI-uri și ca STI relevantă privind materialul rulant să fi intrat în vigoare și să fie aplicabilă.

(2) Autorizația inițială se acordă de către o autoritate națională de siguranță după cum urmează:

(a) atunci când toate subsistemele structurale ale vehiculului au fost autorizate în conformitate cu dispozițiile capitolului IV, autorizația se acordă fără verificări suplimentare;

(b) în cazul vehiculelor care dispun de toate declarațiile „CE” de verificare necesare, conform dispozițiilor articolului 18, criteriile pe care o autoritate națională de siguranță le poate verifica în scopul emiterii unei autorizații de punere în funcțiune pot avea în vedere doar următoarele aspecte:

— compatibilitatea tehnică dintre subsistemele relevante ale vehiculului și integrarea lor în condiții de siguranță în conformitate cu articolul 15 alineatul (1);

— compatibilitatea tehnică dintre vehiculul și rețeaua în cauză;

— normele naționale aplicabile punctelor deschise;

— normele naționale aplicabile cazurilor specifice identificate în mod corespunzător în STI-urile relevante.

Articolul 23

Autorizații suplimentare pentru punerea în funcțiune a vehiculelor conforme cu STI

(1) Vehiculele care sunt pe deplin conforme cu STI în ceea ce privește toate aspectele subsistemelor relevante fără cazuri specifice și fără puncte deschise legate strict de compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea nu trebuie să facă obiectul unei autorizații suplimentare pentru punerea în funcțiune atât timp cât circulă în rețele conforme cu STI în alte state membre sau în condițiile specificate în STI-urile corespunzătoare.

▼B

(2) În cazul vehiculelor care sunt puse în funcțiune în conformitate cu articolul 22, dar care nu sunt menționate la alineatul (1), statele membre decid dacă pe teritoriul lor sunt necesare autorizații suplimentare. În acest caz, se aplică alineatele (3)-(7).

(3) Solicitantul prezintă autorității naționale de siguranță un dosar privind vehiculul sau tipul de vehicul și utilizarea planificată în rețea. Dosarul conține următoarele informații:

(a) documente care dovedesc faptul că punerea în funcțiune a vehiculului a fost autorizată într-un alt stat membru în conformitate cu articolul 22;

(b) o copie a dosarului tehnic conform dispozițiilor anexei VI. Acesta include, în cazul vehiculelor echipate cu înregistratoare de date, informații privind procedura de colectare a datelor, care să permită citirea și evaluarea, atât timp cât informațiile nu sunt armonizate de STI corespondentă;

(c) registrul de evidență în care este înscris istoricul întreținerii vehiculului și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice efectuate după autorizare;

(d) dovezi referitoare la caracteristicile tehnice și operaționale care arată că vehiculul este compatibil cu infrastructurile și instalațiile fixe (inclusiv condițiile climatice, sistemul de alimentare cu energie, sistemul de control și comandă și semnalizare, ecartamentul liniilor și gabaritul infrastructurii, sarcina maximă admisă pe osie și alte constrângeri ale rețelei).

(4) Criteriile verificate de o autoritate națională de siguranță pot viza doar următoarele aspecte:

— compatibilitatea tehnică dintre vehiculul și rețeaua în cauză, inclusiv normele naționale aplicabile punctelor deschise necesare pentru a asigura o astfel de compatibilitate;

— normele naționale aplicabile cazurilor specifice identificate în mod corespunzător în STI-urile relevante.

(5) Autoritatea națională de siguranță poate solicita furnizarea de informații suplimentare, efectuarea de analize de risc în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2004/49/CE sau realizarea de teste pe rețea pentru a verifica criteriile menționate la alineatul (4). Cu toate acestea, după adoptarea documentului de referință menționat la articolul 27 din prezenta directivă, autoritatea națională de siguranță poate efectua o astfel de verificare doar în temeiul normelor naționale aparținând grupelor B sau C din prezentul document.

(6) Autoritatea națională de siguranță definește, după consultarea solicitantului, domeniul de aplicare și conținutul informațiilor suplimentare, al analizelor de risc sau al testelor solicitate. Administratorul infrastructurii, prin consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de trei luni de la data depunerii cererii solicitantului. Dacă este cazul, autoritatea națională de siguranță adoptă măsuri pentru ca testele să poată fi efectuate.

▼B

(7) Toate cererile pentru o autorizație de punere în funcțiune depuse în conformitate cu prezentul articol fac obiectul unei decizii care este adoptată de autoritatea națională de siguranță competentă cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de:

(a) două luni de la prezentarea dosarului menționat la alineatul (3);

(b) după caz, o lună de la furnizarea oricăror informații suplimentare solicitate de autoritatea națională de siguranță;

(c) după caz, o lună de la furnizarea rezultatelor oricăror teste solicitate de autoritatea națională de siguranță.

Articolul 24

Autorizația inițială de punere în funcțiune pentru vehiculele neconforme cu STI

(1) Prezentul articol se aplică vehiculelor care nu sunt conforme cu toate STI relevante în vigoare la data dării lor în exploatare, inclusiv vehiculelor care fac obiectul unor derogări, sau atunci când o parte semnificativă dintre cerințele esențiale nu a fost prevăzută în una sau mai multe STI-uri.

(2) Autorizația inițială se acordă de către o autoritate națională de siguranță după cum urmează:

— pentru aspectele tehnice reglementate de o STI, dacă există, se aplică procedura de verificare „CE”;

— pentru alte aspecte tehnice, se aplică normele naționale notificate în temeiul articolului 17 alineatul (3) din prezenta directivă și al articolului 8 din Directiva 2004/49/CE.

Autorizația inițială este valabilă numai în rețeaua statului membru emitent.

Articolul 25

Autorizații suplimentare de punere în funcțiune pentru vehiculele neconforme cu STI

(1) În cazul vehiculelor a căror punere în funcțiune a fost autorizată într-un stat membru în conformitate cu articolul 21 alineatul (12) sau articolul 24, alte state membre pot hotărî, în conformitate cu prezentul articol, dacă pe teritoriul lor sunt necesare autorizații suplimentare pentru punerea în funcțiune.

(2) Solicitantul prezintă autorității naționale de siguranță un dosar tehnic privind vehiculul sau tipul de vehicul împreună cu detalii privind utilizarea planificată în rețea. Dosarul conține următoarele informații:

(a) documente care dovedesc faptul că punerea în funcțiune a vehiculului a fost autorizată într-un alt stat membru, împreună cu documentația privind procedura urmată pentru a demonstra că vehiculul a respectat cerințele de siguranță în vigoare, inclusiv, dacă este cazul, informații privind derogările acordate în conformitate cu articolul 9;

▼B

(b) datele tehnice, programul de întreținere și caracteristicile funcționale. Acestea includ, în cazul vehiculelor echipate cu înregistratoare de date, informații privind procedura de colectare a datelor, care să permită citirea și evaluarea prevăzute la articolul 20 alineatul (2) litera (c) din Directiva 2004/49/CE;

(c) registrul de evidență în care este înscris istoricul exploatării și întreținerii vehiculului și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice efectuate după autorizare;

(d) dovezi referitoare la caracteristicile tehnice și operaționale care arată că vehiculul este compatibil cu infrastructurile și instalațiile fixe (inclusiv condițiile climatice, sistemul de alimentare cu energie, sistemul de control și comandă și semnalizare, ecartamentul liniilor și gabaritul infrastructurii, sarcina maximă admisă pe osie și alte constrângeri ale rețelei).

(3) Informațiile menționate la alineatul (2) literele (a) și (b) nu pot fi puse la îndoială de către autoritatea națională de siguranță, cu excepția cazului în care aceasta poate demonstra, fără a aduce atingere articolului 16, existența unui important risc de siguranță. După adoptarea documentului de referință menționat la articolul 27, autoritatea națională de siguranță nu poate invoca în acest sens niciuna dintre regulile din grupa A enumerate în acel document.

(4) Autoritatea națională de siguranță poate solicita furnizarea unor informații suplimentare, efectuarea unor analize de risc în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2004/49/CE sau realizarea unor teste pe rețea pentru a verifica dacă informațiile menționate la alineatul (2) literele (c) și (d) din prezentul articol respectă normele naționale în vigoare notificate Comisiei în conformitate cu articolul 8 din Directiva 2004/49/CE sau cu articolul 17 din prezenta directivă. Cu toate acestea, după adoptarea documentului de referință menționat la articolul 27 din prezenta directivă, autoritatea națională de siguranță poate efectua o astfel de verificare doar în temeiul normelor naționale aparținând grupelor B sau C enumerate în acel document.

Autoritatea națională de siguranță definește, după consultarea solicitantului, domeniul de aplicare și conținutul informațiilor suplimentare, al analizelor de risc sau al testelor solicitate. Administratorul infrastructurii, prin consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de trei luni de la data depunerii cererii solicitantului. Dacă este cazul, autoritatea națională de siguranță adoptă măsuri pentru ca testele să poată fi efectuate.

(5) Toate cererile pentru o autorizație de punere în funcțiune depuse în conformitate cu prezentul articol fac obiectul unei decizii care este adoptată de autoritatea națională de siguranță competentă cât mai curând posibil, dar în cel mult:

(a) patru luni de la prezentarea dosarului tehnic menționat la alineatul (2);

▼B

(b) dacă este cazul, două luni de la furnizarea informațiilor suplimentare sau a analizelor de risc solicitate de către autoritatea națională de siguranță în conformitate cu alineatul (4);

(c) dacă este cazul, două luni de la furnizarea rezultatelor testelor solicitate de către autoritatea națională de siguranță în conformitate cu alineatul (4).

Articolul 26

Autorizarea unor tipuri de vehicule

(1) Statele membre pot acorda autorizații pentru tipuri de vehicule.

(2) Cu toate acestea, dacă autorizează un vehicul, un stat membru autorizează, în același timp, tipul de vehicul.

(3) Un vehicul care este conform cu un tip deja autorizat într-un stat membru este autorizat de statul membru respectiv pe baza unei declarații de conformitate cu tipul în cauză, prezentată de solicitant, fără verificări suplimentare. Totuși, în cazul în care se modifică dispozițiile relevante ale STI-urilor și normele naționale pe baza cărora un tip de vehicul a fost autorizat, statele membre decid dacă autorizațiile de tip acordate deja rămân valabile sau trebuie reînnoite. Criteriile pe care o autoritate națională de siguranță le verifică în vederea reînnoirii unei autorizații de tip pot viza doar normele modificate. Reînnoirea autorizației de tip nu afectează autorizațiile de vehicule acordate deja pe baza tipurilor autorizate anterior.

(4) Modelul de declarație de conformitate cu tipul este adoptat de Comisie până la 19 iulie 2009 pe baza unui proiect prezentat de agenție și în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (3).

(5) Declarația de conformitate cu tipul se întocmește în conformitate cu:

(a) procedurile de verificare a STI-urilor relevante, pentru vehiculele conforme cu STI;

(b) procedurile de verificare definite în modulele D sau E din Decizia 93/465/CEE, pentru vehiculele neconforme cu STI. Dacă este cazul, Comisia poate adopta o procedură de verificare ad-hoc în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (3).

(6) Solicitantul poate cere o autorizație de tip în mai multe state membre în același timp. În acest caz, autoritățile naționale de siguranță cooperează pentru simplificarea procedurii și reducerea la minimum a eforturilor administrative.

(7) Autorizațiile de tip se înregistrează în Registrul european al tipurilor autorizate de vehicule în conformitate cu articolul 34. Acest registru specifică statul sau statele membre în care este autorizat un tip de vehicul.

▼B

Articolul 27

Clasificarea normelor naționale

(1) Pentru a facilita procedura de autorizare pentru punerea în funcțiune a vehiculelor menționate la articolul 25, normele naționale sunt clasificate în conformitate cu anexa VII.

(2) Fără a aduce atingere articolului 30 alineatul (3), până la 19 ianuarie 2009, agenția revizuiește parametrii prevăzuți în secțiunea 1 din anexa VII și prezintă Comisiei recomandările pe care le consideră necesare.

(3) Agenția elaborează o recomandare pentru un document de referință care face trimitere la toate normele de drept intern aplicabile în statele membre pentru punerea în funcțiune a vehiculelor. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în vederea îndeplinirii acestei sarcini.

(4) Comisia adoptă atât documentul de referință, cât și orice decizie de actualizare a acestuia pe baza recomandării agenției și în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (3).

CAPITOLUL VI

ORGANISMELE NOTIFICATE

Articolul 28

Organismele notificate

(1) Statele membre informează Comisia și celelalte state membre cu privire la organismele responsabile pentru îndeplinirea procedurii de evaluare a conformității sau adecvării pentru utilizare menționate la articolul 13 și a procedurii de verificare menționate la articolul 18, indicând pentru fiecare organism domeniul de responsabilitate și numerele de identificare obținute în avans de la Comisie. Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* lista organismelor, numerele lor de identificare și domeniile lor de responsabilitate și menține lista actualizată.

(2) Statele membre aplică criteriile prevăzute în anexa VIII pentru evaluarea organismelor ce urmează a fi notificate. Organismele care îndeplinesc criteriile de evaluare prevăzute în standardele europene relevante sunt considerate ca îndeplinind și criteriile menționate.

(3) Un stat membru retrage aprobarea dată unui organism care nu mai respectă criteriile menționate în anexa VIII. Acest stat informează de îndată Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

(4) Dacă un stat membru sau Comisia consideră că un organism notificat de un alt stat membru nu îndeplinește criteriile menționate în anexa VIII, Comisia consultă părțile interesate. Comisia informează al doilea stat membru asupra tuturor modificărilor care sunt necesare pentru ca organismul notificat să-și poată păstra statutul care i-a fost acordat.

▼B

(5) Comisia instituie un grup de coordonare a organismelor notificate (denumit în continuare „grupul de coordonare”), care discută orice problemă legată de aplicarea procedurilor de evaluare a conformității sau a adecvării pentru utilizare menționate la articolul 13 și a procedurii de verificare menționate la articolul 18 sau aplicarea STI-urilor relevante. Reprezentanții statelor membre pot participa, în calitate de observatori, la lucrările grupului de coordonare.

Comisia și observatorii informează comitetul menționat la articolul 29 în legătură cu activitatea desfășurată în cadrul grupului de coordonare. Comisia propune, după caz, măsurile necesare pentru rezolvarea problemelor. În cazul în care este necesar, coordonarea organismelor notificate se realizează în conformitate cu articolul 30 alineatul (4).

(6) Primul dintre rapoartele menționate la articolul 39 evaluează, de asemenea, aplicarea criteriilor menționate în anexa VIII și, dacă este necesar, propune măsurile adecvate.

CAPITOLUL VII

COMITETUL ȘI PROGRAMUL DE LUCRU

Articolul 29

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul înființat prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE (denumit în continuare „comitetul”).

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(5) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 30

Sarcini complementare

(1) Comisia poate prezenta comitetului orice problemă legată de punerea în aplicare a prezentei directive. Dacă este necesar, Comisia adoptă o recomandare de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (2).

▼B

(2) Comitetul poate discuta orice problemă referitoare la interoperabilitatea sistemului feroviar, inclusiv chestiunile legate de interoperabilitatea dintre sistemul feroviar din Comunitate şi sistemele feroviare ale ţărilor terţe.

(3) Măsurile destinate să modifice elemente neesenţiale ale prezentei directive privind adaptarea anexelor II-IX sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 29 alineatul (4).

(4) În cazul în care este necesar, comitetul poate înfiinţa grupuri de lucru care să îl asiste în îndeplinirea sarcinilor sale, în special în vederea coordonării organismelor notificate.

Articolul 31

Programul de lucru

(1) Comisia elaborează un program de lucru, ţinând seama de extinderea domeniului de aplicare menţionat la articolul 8, de modificare a STI-urilor, prevăzută la articolul 6 alineatul (1), precum şi de celelalte obligaţii care i-au fost încredinţate prin prezenta directivă. Comisia pune la dispoziţia comitetului toate informaţiile privind elaborarea şi actualizarea programului şi îl implică în aceste activităţi.

(2) Programul de lucru constă în următoarele etape:

(a) realizarea, pe baza unui proiect stabilit de agenţie, a unui model al sistemului feroviar comunitar, bazată pe lista subsistemelor (anexa II), pentru a garanta caracterul unitar al STI-urilor; acest model trebuie să includă, în special, diferitele elemente constitutive ale sistemului şi interfeţele acestora şi să servească drept cadru de referinţă pentru definirea domeniilor de utilizare ale fiecărei STI;

(b) conceperea unei structuri model pentru elaborarea STI-urilor;

(c) conceperea unei metode de analiză cost-beneficiu a soluţiilor formulate în STI-uri;

(d) adoptarea mandatelor necesare pentru elaborarea STI-urilor;

(e) adoptarea parametrilor fundamentali pentru fiecare STI;

(f) aprobarea proiectelor programelor de standardizare;

(g) managementul perioadei de tranziţie între data intrării în vigoare a Directivei 2004/50/CE şi publicarea STI-urilor, inclusiv adoptarea sistemului de referinţă menţionat la articolul 36.

▼B

CAPITOLUL VIII

REGISTRELE DE REȚELE ȘI VEHICULE

Articolul 32

Sistemul de numerotare a vehiculelor

(1) Orice vehicul pus în funcțiune în sistemul feroviar comunitar poartă un număr european de vehicul (NEV) atribuit în momentul acordării primei autorizații de punere în funcțiune.

(2) Solicitantul autorizației inițiale are și responsabilitatea marcării vehiculului în cauză cu NEV care i-a fost alocat.

(3) NEV va fi specificat în STI privind exploatarea și gestionarea traficului.

(4) Unui vehicul i se alocă un număr NEV doar o singură dată, cu excepția cazului în care STI privind exploatarea și gestionarea traficului precizează altfel.

(5) Sub rezerva alineatului (1), în cazul vehiculelor care circulă sau care sunt destinate să circule dinspre sau înspre țări terțe în care ecartamentul este diferit de cel din rețeaua principală din cadrul Comunității, statele membre pot accepta vehiculele identificate în mod clar în conformitate cu un sistem de codare diferit.

Articolul 33

Registrele naționale ale vehiculelor

(1) Fiecare stat membru ține un registru al vehiculelor feroviare autorizate de pe teritoriul său. Acesta îndeplinește următoarele criterii:

(a) respectă specificațiile comune menționate la alineatul (2);

(b) este păstrat și actualizat de către un organism independent de orice întreprindere feroviară;

(c) este accesibil autorităților de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 21 din Directiva 2004/49/CE; de asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE, agenției, întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură, precum și persoanelor/organizațiilor care înregistrează vehicule sau care sunt identificate în registru.

(2) Specificațiile comune privind registrul se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (3) și pe baza proiectelor de specificații întocmite de agenție. Aceste proiecte de specificații includ: conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitatea de efectuare a schimbului de date, regulile de introducere și de consultare a datelor. Pentru fiecare vehicul, registrul conține cel puțin următoarele informații:

(a) NEV;

(b) trimiteri la declarația „CE” de verificare și la organismul emitent;

▼B

(c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate menționat la articolul 34;

(d) identificarea proprietarului și a deținătorului vehiculului;

(e) restricții privind utilizarea vehiculului;

(f) entitatea responsabilă de întreținere.

(3) Titularul înregistrării declară imediat orice modificare a datelor introduse în registrul național al vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înregistra un vehicul, autorității oricărui stat membru în care a fost autorizat vehiculul.

(4) Atât timp cât registrele naționale ale vehiculelor ale statelor membre nu sunt interconectate, fiecare stat membru își actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în registrul său în ceea ce privește datele care îl interesează.

(5) În cazul vehiculelor care sunt puse în funcțiune pentru prima dată într-o țară terță și sunt autorizate într-un stat membru pentru a fi puse în funcțiune pe teritoriul său, respectivul stat membru garantează că datele enumerate la alineatul (2) literele (d)-(f) pot fi recuperate prin intermediul registrului național al vehiculelor. Datele menționate la alineatul (2) litera (f) pot fi înlocuite cu date critice de siguranță privind programul de întreținere.

Articolul 34

Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate

(1) Agenția creează și păstrează un registru al tipurilor de vehicule autorizate de statele membre pentru punerea în funcțiune în rețeaua feroviară a Comunității. Acest registru îndeplinește următoarele criterii:

(a) este public și accesibil tuturor în format electronic;

(b) respectă specificațiile comune menționate la alineatul (4);

(c) este conectat cu toate registrele naționale ale vehiculelor.

(2) Registrul conține, în cazul fiecărui vehicul, următoarele informații:

(a) caracteristicile tehnice ale tipului de vehicul, definite în STI-urile relevante;

(b) denumirea fabricantului;

(c) datele, referințele și statele membre emitente ale autorizațiilor succesive pentru tipul de vehicul respectiv, inclusiv eventualele restricții sau retrageri.

▼B

(3) La data eliberării, modificării, suspendării sau retragerii unei autorizații de tip într-un stat membru, autoritatea națională de siguranță a statului membru respectiv informează agenția, astfel încât aceasta să-și poată actualiza registrul.

(4) Specificațiile comune în ceea ce privește registrul se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (3), pe baza proiectelor de specificații elaborate de agenție. Aceste proiecte de specificații includ: conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și de consultare a datelor.

Articolul 35

Registrul de infrastructură

(1) Fiecare stat membru asigură publicarea și actualizarea unui registru de infrastructură conform ciclului de revizuire menționat la alineatul (2). În acest registru se precizează caracteristicile principale ale fiecărui subsistem sau ale fiecărei părți de subsistem implicate (de exemplu, parametrii de bază) și conformitatea acestora cu caracteristicile prescrise de STI-urile aplicabile. În acest scop, fiecare STI specifică cu exactitate care informație trebuie inclusă în registrul de infrastructură.

(2) Agenția elaborează un proiect de specificații privind registrul respectiv referitor la prezentarea și formatul său, ciclul de revizuire și instrucțiunile de utilizare ale acestuia, luând în considerare o perioadă de tranziție corespunzătoare pentru infrastructurile puse în funcțiune înaintea intrării în vigoare a prezentei directive. Comisia adoptă specificațiile în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 29 alineatul (3).

CAPITOLUL IX

DISPOZIȚII TRANZITORII

Articolul 36

Proiect de sisteme de referință

(1) Agenția dezvoltă, în conformitate cu articolele 3 și 12 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004, pe baza informațiilor transmise de statele membre în baza articolului 17 alineatul (3) din prezenta directivă, documente tehnice din domeniu și textele acordurilor internaționale relevante, un proiect de sistem de referință privind normele tehnice care asigură gradul actual de interoperabilitate a rețelelor și a vehiculelor asupra cărora se va extinde domeniul de aplicare a prezentei directive, în conformitate cu definiția de la articolul 1 din prezenta directivă. Dacă este necesar, Comisia adoptă sistemul de referință în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 29 alineatul (3) din prezenta directivă.

▼B

(2) În urma adoptării sistemului de referință menționat anterior, statele membre informează Comisia în cazul intenției de a adopta o dispoziție națională sau în cazul dezvoltării pe teritoriul lor a unui proiect care ar încălca sistemul de referință.

CAPITOLUL X

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 37

Motivare

Orice decizie privind evaluarea conformității sau a caracterului adecvat pentru utilizare al elementelor constitutive de interoperabilitate, luată ca urmare a prezentei directive, verificarea subsistemelor care formează sistemul feroviar și orice decizie adoptată în conformitate cu articolele 7, 12, 14 și 19 trebuie să precizeze în detaliu motivele pe care se bazează. Partea în cauză este notificată în cel mai scurt timp posibil, în același timp indicându-se soluțiile posibile în baza dreptului în vigoare în statul membru în cauză și termenele acordate pentru punerea în aplicare a acestor soluții.

Articolul 38

Transpunere

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare în vederea respectării dispozițiilor de la articolul 1, articolul 2, articolul 4 alineatul (2), articolul 5 alineatele (2), (5), (6) și (8), articolul 6 alineatele (1), (2), (3), (9) și (10), articolele 7, 8 și 9, articolul 11 alineatele (4) și (5), articolul 12, articolul 13 alineatul (5), articolele 15, 16 și 17, articolul 18 alineatele (1), (2), (4) și (5), articolul 19 alineatul (3), articolele 20-27, articolul 28 alineatele (4) și (6), articolele 32-35 și anexele I-IX, până la 19 iulie 2010. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor dispoziții.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(2) Obligațiile de transpunere și aplicare referitoare la capitolele IV, V, VII și VIII din prezenta directivă nu se aplică Republicii Cipru și Republicii Malta atât timp cât pe teritoriul acestora nu există un sistem feroviar.

Cu toate acestea, imediat ce o entitate publică sau privată depune o cerere oficială de construire a unei linii de cale ferată care să fie exploatată de una sau mai multe întreprinderi feroviare, statele membre în cauză vor stabili o legislație de aplicare a capitolelor menționate la primul paragraf, în termen de un an de la primirea cererii.

▼B

Articolul 39

Raportare și informare

(1) La fiecare trei ani și, pentru prima dată, până la 19 iulie 2011, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate privind obținerea interoperabilității sistemului feroviar. Raportul include o analiză a cazurilor specificate la articolul 9.

(2) Comisia publică, până la 19 iulie 2013, un raport care să cuprindă o analiză a punerii în aplicare a dispozițiilor din capitolul V și a progreselor făcute privind acceptarea reciprocă a vehiculelor feroviare din Comunitate din punctul de vedere al duratei și al costului procedurilor pentru solicitanți. Atunci când este cazul, raportul evaluează și impactul diverselor opțiuni pentru continuarea simplificării procedurilor privind autorizarea vehiculelor. În acest caz, se analizează mai multe opțiuni privind cooperarea dintre autoritățile naționale de siguranță și agenție.

(3) Agenția dezvoltă și actualizează cu regularitate un instrument care poate furniza, la cererea statului membru sau a Comisiei, un grafic al nivelului de interoperabilitate al sistemului feroviar. Instrumentul utilizează informațiile conținute în registrele prevăzute la articolele 33, 34 și 35.

Articolul 40

Abrogare

Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE se abrogă de la 19 iulie 2010, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în legislația națională și de aplicare a acestor directive.

Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa XI.

Articolul 14 din Directiva 2004/49/CE se abrogă de la 19 iulie 2008.

Articolul 41

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 42

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼B

ANEXA I

DOMENIUL DE APLICARE

1. **Sistemul feroviar transeuropean convențional**

1.1. *Rețea*

Rețeaua sistemului feroviar transeuropean convențional va fi aceea a liniilor convenționale ale rețelei transeuropene de transport prevăzute în Decizia nr. 1692/96/CE.

În sensul prezentei directive, această rețea poate fi împărțită în următoarele categorii:

— linii destinate serviciilor pentru pasageri;

— linii destinate traficului mixt (pasageri și marfă);

— linii destinate în mod special sau modernizate pentru servicii de transport de marfă;

— noduri de călători;

— noduri de marfă, inclusiv terminale intermodale;

— linii de legătură între elementele de mai sus.

Această rețea include sisteme de gestionare a traficului, de localizare și navigație: instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători de lung parcurs și transportului de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatări sigure și armonioase a rețelei, precum și a unei gestionări eficiente a traficului.

1.2. *Vehicule*

Sistemul feroviar transeuropean convențional cuprinde toate vehiculele adecvate deplasării pe întreaga rețea feroviară transeuropeană convențională sau pe o parte a acesteia, incluzând:

— trenurile autopropulsate cu motoare termice sau electrice;

— unitățile de tracțiune termică sau electrică;

— vagoanele de călători;

— vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele pentru transportul camioanelor.

Echipamentul de construcție și menținere a infrastructurilor feroviare mobile poate fi inclus.

Fiecare dintre categoriile de mai sus poate fi împărțită în:

— vehicule pentru uz internațional;

— vehicule pentru uz național.

2. **Sistemul feroviar transeuropean de mare viteză**

2.1. *Rețea*

Rețeaua sistemului feroviar transeuropean de mare viteză va fi aceea a liniilor de mare viteză ale rețelei transeuropene de transport prevăzute în Decizia nr. 1692/96/CE.

▼B

Liniile de mare viteză includ:

— linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale cu sau mai mari de 250 km/h;

— linii special modernizate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;

— linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici speciale din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană și pe care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include și liniile de interconectare între rețelele de mare viteză și cele convenționale, liniile din stații, liniile de acces către terminale, depouri etc. pe care materialul rulant „de mare viteză” circulă cu viteza convențională.

Această rețea include sisteme de gestionare a traficului, de localizare și navigație, instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor pe aceste linii, în vederea garantării unei exploatări sigure și armonioase a rețelei, precum și a unei gestionări eficiente a traficului.

2.2. *Vehicule*

Sistemul feroviar transeuropean de mare viteză include vehicule proiectate să ruleze:

— fie la viteze de cel puțin 250 km/h pe linii special construite pentru mare viteză, permițând în același timp rularea la viteze de peste 300 km/h în circumstanțe adecvate;

— fie la viteze de ordinul a 200 km/h pe liniile menționate în secțiunea 2.1, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale acestor linii.

În plus, vehiculele destinate să ruleze cu o viteză maximă mai mică de 200 km/h care este posibil să se deplaseze pe întreaga rețea transeuropeană de mare viteză sau pe o parte a acesteia, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale rețelei respective, îndeplinesc cerințele pentru funcționarea în condiții de siguranță pe rețeaua respectivă. În acest scop, STI-urile pentru vehiculele convenționale specifică, de asemenea, cerințe pentru funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor convenționale pe rețelele de mare viteză.

3. **Compatibilitatea sistemului feroviar**

Calitatea serviciilor feroviare din Europa depinde, printre altele, de o coerență excelentă între caracteristicile rețelei (în sensul cel mai larg, părțile fixe ale tuturor subsistemelor implicate) și cele ale vehiculelor (incluzând componentele de bord ale tuturor subsistemelor implicate). Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de acest factor.

4. **Extinderea sferei de aplicare**

4.1. *Subcategorii de rețele și vehicule*

Domeniul de aplicare a STI-urilor este extins progresiv la întregul sistem feroviar menționat la articolul 1 alineatul (4). Pentru a garanta eficacitatea interoperabilității din punctul de vedere al costurilor, se vor crea, dacă va fi necesar, mai multe subcategorii ale tuturor categoriilor de rețele și vehicule menționate în prezenta anexă. Dacă este necesar, specificațiile funcționale și tehnice menționate la articolul 5 alineatul (3) pot varia în funcție de subcategorie.

▼B

4.2. *Garanții în materie de costuri*

Analiza cost-beneficiu a măsurilor propuse va lua în considerare, printre altele, următoarele elemente:

— costul măsurii propuse;

— beneficiile pentru interoperabilitate ale extinderii domeniului de aplicare la anumite subcategorii de rețele și vehicule;

— reducerea costurilor de capital și a taxelor datorate economiilor de scară și unei mai bune utilizări a vehiculelor;

— reducerea costurilor investițiilor și a celor de întreținere/operare datorită competiției sporite între producători și societățile de întreținere;

— avantaje asupra mediului, datorită îmbunătățirilor tehnice ale sistemului feroviar;

— o funcționare mai sigură.

De asemenea, această evaluare va indica impactul probabil pentru toți operatorii și agenții economici implicați.

▼M2

ANEXA II

SUBSISTEME

1. **Lista subsistemelor**

În sensul prezentei directive, sistemul care constituie sistemul feroviar poate fi divizat în următoarele subsisteme:

(a) din domeniul structural:

— infrastructură;

— energie;

— control-comandă și semnalizare terestră;

— control-comandă și semnalizare la bord;

— material rulant;

(b) din domeniul funcțional:

— operare și gestionarea traficului;

— întreținere;

— aplicații telematice pentru serviciile de transport călători și marfă.

2. **Descrierea subsistemelor**

Pentru fiecare subsistem sau parte a unui subsistem, lista elementelor constitutive și a aspectelor referitoare la interoperabilitate este propusă de agenție în momentul elaborării proiectului de STI relevantă. Fără a aduce atingere determinării aspectelor și elementelor constitutive referitoare la interoperabilitate sau ordinii în care acestea vor face obiectul STI-urilor, subsistemele includ:

2.1. *Infrastructură*

Linia ferată, macazurile, lucrările de inginerie (poduri, tuneluri etc.), infrastructura asociată a stațiilor (peroane, zone de acces, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă etc.), echipamente de siguranță și de protecție.

2.2. *Energie*

Sistemul de electrificare, inclusiv liniile aeriene și componentele terestre ale sistemului de măsurare a consumului de energie electrică.

2.3. *Control-comandă și semnalizare terestră*

Toate echipamentele terestre necesare pentru a asigura siguranța și pentru a comanda și controla mișcările trenurilor autorizate să circule în rețea.

2.4. *Control-comandă și semnalizare la bord*

Toate echipamentele de bord necesare pentru a asigura siguranța și pentru a comanda și controla mișcările trenurilor autorizate să circule în rețea.

▼**M2**

2.5. *Operare și gestionarea traficului*

Procedurile și echipamentele asociate care permit operarea coerentă a diferitelor subsisteme structurale, atât în cursul unei operări normale, cât și al unei operări în condiții degradate, incluzând, în special, compunerea și conducerea trenurilor, planificarea și gestionarea traficului.

Calificările profesionale care pot fi necesare pentru efectuarea serviciilor transfrontaliere.

2.6. *Aplicații telematice*

În conformitate cu anexa I, acest subsistem cuprinde două elemente:

(a) aplicații pentru serviciile destinate călătorilor, incluzând sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în cursul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte tipuri de transport;

(b) aplicații pentru serviciile de transport de marfă, incluzând sistemele de informare (monitorizarea în timp real a mărfurilor și a trenurilor), sistemele de selectare și de alocare, sistemele de rezervare, plată și facturare, gestionarea legăturilor cu alte tipuri de transport și eliberarea documentelor electronice de însoțire.

2.7. *Material rulant*

Structură, sistem de comandă și control pentru toate echipamentele trenului, dispozitive de captare a curentului electric, unități de tracțiune și de transformare a energiei, echipamente de bord pentru măsurarea consumului de energie electrică, mecanisme de frânare, cuplare și rulare (boghiuri, osii etc.) și suspensii, uși, interfețe om/mașină (mecanic, personal de bord și călători, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă), dispozitive de siguranță pasive sau active și dispozitive necesare pentru asigurarea sănătății călătorilor și a personalului de bord.

2.8. *Întreținere*

Procedurile, echipamentele asociate, centrele logistice pentru lucrări de întreținere și componente de rezervă care efectuează întreținerea corectivă și preventivă obligatorie pentru asigurarea interoperabilității sistemului feroviar și garantarea performanțelor cerute.

▼B

ANEXA III

CERINȚE ESENȚIALE

1. **Cerințe generale**

1.1. *Siguranță*

1.1.1. Proiectarea, construcția sau asamblarea, întreținerea și supravegherea componentelor critice pentru siguranță și, în special, a elementelor implicate în circulația trenurilor trebuie să garanteze siguranța la un nivel care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea, inclusiv pentru situații-limită speciale.

1.1.2. Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru garantarea deplasării sigure la viteza maximă autorizată. Parametrii echipamentului de frânare trebuie să garanteze posibilitatea de oprire într-o anumită distanță de frânare la viteza maximă autorizată.

1.1.3. Componentele folosite trebuie să reziste la solicitările normale sau excepționale specificate pe timpul duratei lor de serviciu. Consecințele în materie de siguranță ale unor defecțiuni accidentale trebuie limitate prin mijloace adecvate.

1.1.4. Proiectarea instalațiilor fixe și a materialului rulant, precum și alegerea materialelor utilizate trebuie să urmărească limitarea producerii, a propagării și a efectelor focului și fumului în caz de incendiu.

1.1.5. Orice dispozitive destinate a fi manevrate de utilizatori trebuie proiectate astfel încât să nu fie afectate funcționarea sigură a dispozitivelor sau sănătatea și siguranța utilizatorilor, în cazul unei utilizări previzibile care, cu toate acestea, nu respectă instrucțiunilor afișate.

1.2. *Fiabilitate și disponibilitate*

Monitorizarea și întreținerea componentelor fixe sau mobile care sunt implicate în deplasările trenurilor trebuie să fie organizate, efectuate și cuantificate astfel încât să mențină funcționarea lor în condițiile proiectate.

1.3. *Sănătate*

1.3.1. Materialele susceptibile, datorită modului de utilizare, să pună în pericol sănătatea persoanelor care au acces la ele nu trebuie utilizate în trenuri și infrastructuri feroviare.

1.3.2. Aceste materiale trebuie selectate, instalate și utilizate astfel încât să limiteze emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase, în special în caz de incendiu.

1.4. *Protecția mediului*

1.4.1. Impactul asupra mediului al constituirii și funcționării sistemului feroviar transeuropean convențional trebuie să fie evaluat și luat în considerare în etapa de proiectare a sistemului, în conformitate cu dispozițiile comunitare în vigoare.

1.4.2. Materialele folosite în trenuri și infrastructuri trebuie să împiedice emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase pentru mediu, în special în caz de incendiu.

1.4.3. Materialul rulant și sistemele de alimentare cu energie trebuie proiectate și produse astfel încât să fie compatibile din punct de vedere electromagnetic cu instalațiile, echipamentele și rețelele publice sau private cu care ar putea să interfereze.

▼M4

1.4.4. Prin proiectare și exploatare, sistemul feroviar nu trebuie să genereze un nivel inadmisibil de emisii de zgomot:

— în zonele apropiate infrastructurii feroviare, astfel cum este definită la articolul 3 din Directiva 2012/34/UE; și

— în cabina mecanicului de locomotivă.

▼B

1.4.5. Funcționarea sistemului feroviar nu trebuie să provoace un nivel inadmisibil de vibrații ale solului pentru activitățile și zonele apropiate infrastructurii, într-un stadiu normal de întreținere.

1.5. *Compatibilitate tehnică*

Caracteristicile tehnice ale infrastructurii și ale instalațiilor fixe trebuie să fie compatibile între ele și cu cele ale trenurilor ce urmează a se folosi în sistemul feroviar.

În cazul în care conformitatea cu aceste caracteristici se dovedește dificilă pe anumite secțiuni ale rețelei, se pot aplica soluții temporare, care să asigure compatibilitatea în viitor.

▼M3

1.6. *Accesibilitate*

1.6.1. Subsistemele „infrastructură” și „material rulant” trebuie să fie accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, pentru a garanta accesul acestora în condiții de egalitate cu celelalte persoane, prin prevenirea sau eliminarea barierelor și prin alte măsuri corespunzătoare. Aceasta include proiectarea, construcția, reînnoirea, modernizarea, întreținerea și exploatarea elementelor relevante ale subsistemelor la care publicul are acces.

1.6.2. Subsistemele „operațiuni” și „aplicații telematice pentru călători” trebuie să asigure funcționalitatea necesară pentru a facilita accesul persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă în condiții de egalitate cu celelalte persoane, prin prevenirea sau eliminarea barierelor și prin alte măsuri corespunzătoare.

▼B

2. **Cerințe specifice fiecărui subsistem**

2.1. *Infrastructură*

2.1.1. Siguranță

Trebuie adoptate măsuri adecvate pentru a preveni accesul la instalații sau pătrunderile neautorizate.

Trebuie adoptate măsuri de limitare a pericolelor la care sunt expuse persoanele, în special la trecerea trenurilor prin stații.

Infrastructura la care publicul are acces trebuie proiectată și realizată astfel încât să limiteze orice pericole pentru siguranța oamenilor (stabilitate, incendiu, acces, evacuare, peroane etc.).

Este necesar să se adopte dispoziții corespunzătoare care să țină seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile și pe viaductele foarte lungi.

▼M3

2.1.2. Accesibilitate

2.1.2.1. Subsistemele „infrastructură” la care publicul are acces trebuie să fie accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă în conformitate cu punctul 1.6.

▼B

2.2. *Energie*

2.2.1. Siguranță

Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie trebuie să nu afecteze siguranța trenurilor și a persoanelor (utilizatori, personal de exploatare, locuitori din zona limitrofă căii ferate și terțe părți).

2.2.2. Protecția mediului

Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie electrică sau termică nu trebuie să perturbe mediul dincolo de limitele specificate.

2.2.3. Compatibilitatea tehnică

Sistemele utilizate pentru alimentarea cu electricitate/energie termică trebuie:

— să permită trenurilor atingerea nivelurilor de performanță specificate;

— în cazul sistemelor de alimentare cu energie electrică, să fie compatibile cu dispozitivele de captare din dotarea trenurilor.

2.3. *Control și comandă și semnalizare*

2.3.1. Siguranță

Instalațiile și procedurile de control și comandă și semnalizare trebuie să permită trenurilor să se deplaseze la un nivel de siguranță care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea. Sistemele de control și comandă și semnalizare trebuie să permită în continuare circulația, în condiții de siguranță, a trenurilor cărora li s-a permis să circule în condiții necorespunzătoare.

2.3.2. Compatibilitatea tehnică

Întreaga infrastructură nouă și întregul material rulant nou, produse sau dezvoltate după adoptarea sistemelor compatibile de control și comandă și semnalizare, trebuie să fie adaptate pentru utilizarea acestor sisteme.

Echipamentul de control și comandă și semnalizare instalat în cabinele mecanicilor de locomotivă trebuie să permită funcționarea normală, în condițiile specificate, pe tot parcursul sistemului feroviar.

2.4. *Materialul rulant*

2.4.1. Siguranță

Structura materialului rulant și a legăturilor dintre vehicule trebuie să fie proiectată astfel încât să protejeze compartimentele pasagerilor și ale mecanicilor în caz de coliziune sau de deraiere.

Echipamentele electrice trebuie să nu afecteze siguranța și funcționarea instalațiilor de control și comandă și semnalizare.

Tehnicile de frânare și tensiunile exercitate trebuie să fie compatibile cu concepția șinelor, a lucrărilor de construcție căi ferate și a sistemelor de semnalizare.

Trebuie adoptate măsuri pentru prevenirea accesului la componentele aflate sub tensiune, pentru a nu periclita siguranța persoanelor.

▼B

În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită pasagerilor să informeze mecanicul de locomotivă și personalului însoțitor să îl contacteze.

Ușile de acces trebuie să fie dotate cu un sistem de deschidere și închidere care să garanteze siguranța pasagerilor.

Trebuie prevăzute și semnalizate ieșiri de siguranță.

Este necesar să se adopte dispoziții corespunzătoare care să țină seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile foarte lungi.

Un sistem de iluminare în caz de urgență, de intensitate și durată suficientă, este obligatoriu la bordul trenurilor.

Trenurile trebuie să fie dotate cu un sistem de sonorizare care să permită personalului de bord să se adreseze pasagerilor.

2.4.2. Fiabilitate și disponibilitate

Proiectarea echipamentelor esențiale, a echipamentelor de rulare, tracțiune și frânare și a sistemului de control-comandă trebuie să permită, într-o situație deteriorată specifică, continuarea călătoriei fără consecințe nefavorabile pentru echipamentele care rămân în funcțiune.

2.4.3. Compatibilitatea tehnică

Echipamentul electric trebuie să fie compatibil cu funcționarea instalațiilor de control și comandă și semnalizare.

În cazul tracțiunii electrice, caracteristicile dispozitivelor de captare a curentului trebuie să permită trenurilor să se deplaseze în condițiile sistemelor de alimentare cu energie ale sistemului feroviar.

Caracteristicile materialului rulant trebuie să permită deplasarea acestuia pe orice linie pe care este prevăzută funcționarea sa, ținând seama de condițiile climatice relevante.

2.4.4. Controale

Trenurile trebuie dotate cu un dispozitiv de înregistrare. Datele captate de acest dispozitiv și prelucrarea informațiilor trebuie armonizate.

▼M3

2.4.5. Accesibilitate

2.4.5.1. Subsistemele „material rulant” la care publicul are acces trebuie să fie accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă în conformitate cu punctul 1.6.

▼B

2.5. *Întreținere*

2.5.1. Sănătate și securitate

Instalațiile tehnice și procedurile folosite în centrele de întreținere trebuie să asigure funcționarea în condiții de siguranță a subsistemului și să nu constituie un pericol pentru sănătate și siguranță.

2.5.2. Protecția mediului

Instalațiile tehnice și procedurile utilizate în centrele de întreținere nu trebuie să depășească nivelurile de noxe admisibile pentru mediul înconjurător.

2.5.3. Compatibilitatea tehnică

Instalațiile de întreținere pentru materialul rulant trebuie să permită realizarea operațiunilor de siguranță, sănătate și confort pentru toate vehiculele pentru care au fost proiectate.

▼B

2.6. *Operarea și gestionarea traficului*

2.6.1. Siguranță

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor, ale personalului de bord și ale personalului din centrele de control trebuie să asigure operarea în condiții de siguranță, ținând seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.

Lucrările de întreținere și intervalele dintre acestea, formarea și calificările personalului din centrele de întreținere și control, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii respectivi în centrele de întreținere și control trebuie să asigure un nivel înalt de siguranță.

2.6.2. Fiabilitate și disponibilitate

Lucrările de întreținere și perioadele de efectuare a acestora, formarea și calificările personalului din centrele de întreținere și control, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii respectivi în centrele de întreținere și control trebuie să asigure un nivel înalt de fiabilitate și disponibilitate a sistemului.

2.6.3. Compatibilitatea tehnică

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor, ale personalului de bord și ale impiegaților de mișcare trebuie să asigure eficiența funcționării în sistemul feroviar, ținând seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.

▼M3

2.6.4. Accesibilitate

2.6.4.1. Trebuie luate măsuri adecvate pentru a se garanta faptul că normele de exploatare prevăd funcționalitatea necesară în vederea asigurării accesibilității pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă.

▼B

2.7. *Aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă*

2.7.1. Compatibilitatea tehnică

Cerințele esențiale pentru aplicațiile telematice garantează o calitate minimă a serviciilor de călători și transport de marfă, mai ales în ceea ce privește compatibilitatea tehnică.

Trebuie adoptate măsuri pentru a asigura:

— faptul că bazele de date, programele informatice și protocoalele de comunicare a datelor sunt realizate într-un mod care să permită schimbul de date la nivel maxim între diferitele aplicații și diferiții operatori, excluzând datele comerciale confidențiale;

— facilitarea accesului la informații pentru utilizatori.

2.7.2. Fiabilitate și disponibilitate

Metodele de utilizare, gestionarea, actualizarea și întreținerea acestor baze de date, programe informatice și protocoale de comunicare a datelor trebuie să garanteze eficiența acestor sisteme și calitatea serviciilor.

▼B

2.7.3. Sănătate

Interfețele dintre aceste sisteme și utilizatori trebuie să fie în concordanță cu normele minime privind ergonomia și protecția sănătății.

2.7.4. Siguranță

Pentru stocarea sau transmiterea informațiilor privind siguranța trebuie asigurate niveluri corespunzătoare de integritate și fiabilitate.

▼M3

2.7.5. Accesibilitate

2.7.5.1. Trebuie luate măsuri adecvate pentru a se garanta faptul că subsistemele „aplicații telematice pentru călători” oferă funcționalitatea necesară în vederea asigurării accesibilității pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă.

▼B

ANEXA IV

DECLARAȚIA „CE” DE CONFORMITATE ȘI ADECVARE PENTRU UTILIZAREA ELEMENTELOR CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

1. **Elementele constitutive de interoperabilitate**

Declarația „CE” se aplică elementelor constitutive de interoperabilitate implicate în interoperabilitatea sistemului feroviar, astfel cum se menționează la articolul 3. Aceste elemente constitutive de interoperabilitate pot fi:

1.1. *Elemente constitutive cu utilizare multiplă*

Acestea sunt elemente constitutive care nu sunt specifice sistemului feroviar și pot fi folosite ca atare în alte domenii.

1.2. *Elemente constitutive cu utilizare multiplă având caracteristici specifice*

Acestea sunt elemente constitutive care nu sunt specifice ca atare sistemului feroviar, dar care trebuie să dispună de niveluri de performanță specifice atunci când sunt folosite în scopuri feroviare.

1.3. *Elemente constitutive specifice*

Aceste elemente constitutive sunt specifice aplicațiilor feroviare.

2. **Domeniul de aplicare**

Sub incidența declarației „CE” intră:

— evaluarea de către unul sau mai multe organisme autorizate a conformității intrinseci a unui element constitutiv de interoperabilitate, analizat în mod izolat, în raport cu specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte;

— evaluarea/aprecierea de către unul sau mai multe organisme autorizate a eligibilității pentru utilizarea propusă a unui element constitutiv de interoperabilitate, analizat în mediul său feroviar și, în special în cazurile în care sunt implicate interfețe, în raport cu specificațiile tehnice, îndeosebi cu cele de natură funcțională, care urmează a fi verificate.

Procedurile de evaluare puse în aplicare de către organismele autorizate în etapele de proiectare și de fabricație vor utiliza modulele definite în Decizia 93/465/CEE, în conformitate cu condițiile menționate în STI-uri.

3. **Conținutul declarației „CE”**

Declarația de conformitate sau de adecvare pentru utilizare „CE” și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

Declarația se redactează în aceeași limbă ca și instrucțiunile și trebuie să conțină următoarele:

— trimiterile la directivă;

— denumirea și adresa fabricantului sau a reprezentantului său autorizat cu sediul în Comunitate (a se indica denumirea comercială și adresa completă; în cazul reprezentantului autorizat, a se indica și denumirea comercială a fabricantului);

— descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (origine, tipul etc.);

— descrierea procedurii utilizate pentru declararea conformității sau a eligibilității pentru utilizare (articolul 13);

— toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească elementul constitutiv de interoperabilitate și, în special, condițiile de utilizare;

▼B

— denumirea și adresa organismului sau a organismelor autorizate implicate în procedura urmată în privința conformității sau a eligibilității pentru utilizare și data certificatului de verificare, împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatului, atunci când este cazul;

— trimitere la specificațiile europene, atunci când este cazul;

— identificarea semnatarului împuternicit să angajeze fabricantul sau pe reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în Comunitate.

▼M2

ANEXA V

DECLARAȚIA DE VERIFICARE A SUBSISTEMELOR

1. **Declarația de verificare „CE” a subsistemelor**

Declarația de verificare „CE” și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

Declarația respectivă trebuie să se bazeze pe informațiile rezultate în urma procedurii de verificare „CE” pentru subsisteme, definită în secțiunea 2 din anexa VI. Declarația trebuie să fie redactată în aceeași limbă ca și dosarul tehnic și trebuie să conțină cel puțin următoarele:

— trimiteri la directivă;

— denumirea și adresa entității contractante sau denumirea și adresa producătorului ori a reprezentantului său autorizat cu sediul în Uniunea Europeană (a se indica denumirea comercială și adresa completă; în cazul reprezentantului autorizat, a se indica și denumirea comercială a entității contractante sau a producătorului);

— scurtă descriere a subsistemului;

— denumirea și adresa organismului notificat care a efectuat verificarea „CE” menționată la articolul 18;

— trimiteri la documentele conținute în dosarul tehnic;

— toate dispozițiile relevante, provizorii sau finale, pe care trebuie să le respecte subsistemele și, în special, orice restricții sau condiții de funcționare, dacă este cazul;

— în cazul unei declarații provizorii: perioada de valabilitate a declarației „CE”;

— identitatea semnatarului.

Atunci când în anexa VI se face trimitere la DIV „CE”, dispozițiile prezentei secțiuni se aplică declarației respective.

2. **Declarația de verificare a subsistemelor în cazul normelor naționale**

Atunci când în anexa VI se face trimitere la declarația de verificare a subsistemelor în cazul normelor naționale, dispozițiile secțiunii 1 se aplică *mutatis mutandis* declarației respective.

▼M2

ANEXA VI

PROCEDURA DE VERIFICARE PENTRU SUBSISTEME

1. PRINCIPII GENERALE

Procedura de verificare pentru un subsistem presupune controlul și certificarea faptului că un subsistem:

— este proiectat, construit și instalat astfel încât să îndeplinească cerințele esențiale care i se aplică; și

— poate fi autorizat pentru punere în funcțiune.

2. PROCEDURA DE VERIFICARE „CE”

2.1. **Introducere**

Verificarea „CE” este procedura prin care un organism notificat controlează și certifică faptul că subsistemul:

— respectă STI relevantă (relevante);

— respectă celelalte reglementări care decurg din tratat.

2.2. **Părțile subsistemului și etapele**

2.2.1. *Declarația intermediară de verificare (DIV)*

Dacă se precizează în STI-uri sau, după caz, la cererea solicitantului, subsistemul poate fi divizat în anumite părți sau poate fi verificat în anumite etape ale procedurii de verificare.

Declarația intermediară de verificare (DIV) este procedura prin care un organism notificat controlează și certifică anumite părți ale subsistemului sau anumite etape ale procedurii de verificare.

Fiecare DIV conduce la emiterea unui certificat DIV „CE” de către organismul notificat ales de solicitant, care întocmește, la rândul său, dacă este cazul, o DIV „CE”. Certificatul DIV și DIV trebuie să facă trimitere la STI-urile față de care a fost evaluată conformitatea.

2.2.2. *Părțile subsistemului*

Solicitantul poate cere o DIV pentru fiecare parte. Fiecare parte este controlată în fiecare dintre etapele descrise la punctul 2.2.3.

2.2.3. *Etapele procedurii de verificare*

Subsistemul, sau anumite părți ale subsistemului, este controlat în fiecare dintre următoarele etape:

— proiectare generală;

— producție: construcție, incluzând, în special, lucrările de inginerie civilă, producerea, asamblarea elementelor constitutive și reglajele generale;

— testarea finală.

Solicitantul poate cere o DIV pentru etapa de proiectare (inclusiv pentru testele de tip) și pentru etapa de producție.

2.3. **Certificatul de verificare**

2.3.1. Organismul notificat responsabil pentru verificarea „CE” evaluează proiectarea, producția și testarea finală a subsistemului și întocmește certificatul de verificare „CE” destinat solicitantului, care, la rândul său, întocmește declarația de verificare „CE”. Certificatul de verificare „CE” trebuie să facă trimitere la STI-urile față de care a fost evaluată conformitatea.

▼M2

Dacă un subsistem nu a fost evaluat în ceea ce privește conformitatea sa cu toate STI-urile relevante (de exemplu, în cazul unei derogări, al aplicării parțiale a STI-urilor din motive de adaptare sau de reînnoire, al unei perioade de tranziție pentru o STI sau într-un caz specific), certificatul „CE” face trimitere în mod precis la STI-urile sau la părțile acestora cu care nu a fost examinată conformitatea de către organismul notificat în cursul procedurii de verificare „CE”.

2.3.2. Dacă au fost eliberate certificate DIV „CE”, organismul notificat responsabil pentru verificarea „CE” a subsistemului ține seama de aceste certificate DIV „CE” și, înainte de eliberarea certificatului de verificare „CE”:

— verifică dacă certificatele DIV „CE” acoperă, în mod corect, cerințele relevante ale STI-urilor;

— verifică toate aspectele care nu sunt acoperite de certificatul (certificatele) DIV „CE”; și

— verifică testarea finală a subsistemului în ansamblul său.

2.4. **Dosarul tehnic**

Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie să conțină următoarele:

— caracteristicile tehnice legate de proiect, inclusiv planuri generale și detaliate conforme cu execuția, scheme electrice și hidraulice, scheme ale circuitelor de control, descrierea sistemelor automate și de procesare a datelor, documentație privind operarea și întreținerea etc. relevante pentru subsistemul respectiv;

— lista elementelor constitutive de interoperabilitate, menționate la articolul 5 alineatul (3) litera (d), care sunt încorporate în subsistem;

— copii ale declarațiilor „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare care trebuie furnizate împreună cu elementele constitutive menționate mai sus, în conformitate cu articolul 13 din directivă, însoțite, dacă este cazul, de notele de calcul corespunzătoare și de copii ale rapoartelor privind testările și examinările efectuate de organismele notificate pe baza specificațiilor tehnice comune;

— dacă este disponibil, certificatul (certificatele) DIV „CE” și, în acest caz, dacă e relevant, DIV „CE” (DIV-urile „CE”) care însoțește (însoțesc) certificatul de verificare „CE”, inclusiv rezultatul verificării valabilității certificatelor de către organismul notificat;

— certificatul de verificare „CE”, însoțit de notele de calcul corespunzătoare și semnat de organismul notificat responsabil pentru verificarea „CE”, în care se declară că subsistemul îndeplinește cerințele STI-urilor relevante și se menționează orice rezerve formulate în cursul desfășurării activităților și care nu au fost retrase; certificatul de verificare „CE” trebuie să fie însoțit și de rapoartele de inspecție și de audit întocmite de același organism în exercitarea atribuțiilor sale menționate la punctele 2.5.3 și 2.5.4;

— certificate „CE” eliberate în conformitate cu alte acte legislative care decurg din tratat;

— în cazul în care se solicită integrarea în siguranță în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 352/2009 al Comisiei ([1]), solicitantul trebuie să includă în dosarul tehnic raportul evaluatorului privind Metodele de siguranță comune (MSC) pentru evaluarea riscului menționate la articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE.

([1]) JO L 108, 22.4.2009, p. 4.

▼M2

2.5. **Monitorizare**

2.5.1. Scopul monitorizării „CE” este asigurarea faptului că obligațiile care rezultă din dosarul tehnic au fost îndeplinite în cursul producției subsistemului.

2.5.2. Organismul notificat responsabil pentru controlul producției trebuie să aibă acces permanent în șantierele de construcții, în atelierele de producție, în depozite și, dacă este cazul, în instalațiile de prefabricare sau de testare și, în general, în toate incintele în care consideră că îi este necesar accesul pentru îndeplinirea atribuțiilor sale. Organismul notificat trebuie să primească de la solicitant toate documentele necesare în acest scop și, în special, planurile de implementare și documentația tehnică referitoare la subsistem.

2.5.3. Organismul notificat responsabil pentru controlul implementării trebuie să efectueze periodic audituri în vederea confirmării respectării STI-urilor relevante. Acest organism trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de audit. Prezența organismului respectiv poate fi necesară în anumite etape ale lucrărilor de construcție.

2.5.4. În plus, organismul notificat poate efectua vizite inopinate pe șantiere sau la atelierele de producție. Cu ocazia unor astfel de vizite, organismul notificat poate efectua audituri complete sau parțiale. Organismul respectiv trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de inspecție și, dacă este cazul, un raport de audit.

2.5.5. În vederea eliberării declarației „CE” de adecvare pentru utilizare, menționată în secțiunea 2 din anexa IV, organismul notificat poate să monitorizeze un subsistem pe care este montat un element constitutiv de interoperabilitate pentru a evalua, atunci când acest lucru este solicitat de STI corespunzătoare, adecvarea acestuia pentru utilizare în domeniul feroviar căruia îi este destinat.

2.6. **Prezentare**

Dosarul complet menționat la punctul 2.4 trebuie să fie prezentat solicitantului pentru susținerea certificatului (certificatelor) DIV „CE”, dacă este disponibil, eliberat de organismul notificat responsabil în acest sens, sau pentru susținerea certificatului de verificare eliberat de organismul notificat responsabil pentru verificarea „CE” a subsistemului. Dosarul trebuie atașat la declarația de verificare „CE” pe care solicitantul o trimite autorității competente la care depune cererea pentru autorizare de punere în funcțiune.

O copie a dosarului trebuie păstrată de solicitant pe toată durata de funcționare a subsistemului. O copie a dosarului trebuie trimisă oricărui stat membru care o solicită.

2.7. **Publicare**

Fiecare organism notificat trebuie să publice periodic informații relevante privind:

— cererile de verificare „CE” și DIV primite;

— cererile de evaluare a conformității și/sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate;

— certificatele DIV „CE” eliberate sau refuzate;

— certificatele „CE” de conformitate și/sau de adecvare pentru utilizare eliberate sau refuzate;

— certificatele de verificare „CE” eliberate sau refuzate.

▼M2

2.8. **Limba**

Dosarele și corespondența referitoare la procedurile de verificare „CE” trebuie redactate într-o limbă oficială a UE și a statului membru în care este stabilit solicitantul sau într-o limbă oficială a UE acceptată de solicitant.

3. PROCEDURA DE VERIFICARE ÎN CAZUL NORMELOR NAȚIONALE

3.1. **Introducere**

Procedura de verificare în cazul normelor naționale este procedura prin care organismul desemnat în temeiul articolului 17 alineatul (3) (organismul desemnat) controlează și certifică faptul că subsistemul este conform cu normele naționale notificate în conformitate cu articolul 17 alineatul (3).

3.2. **Certificatul de verificare**

Organismul desemnat responsabil pentru procedura de verificare în cazul normelor naționale întocmește certificatul de verificare destinat solicitantului.

Certificatul conține o trimitere precisă la norma (normele) națională (naționale) a cărei conformitate a fost examinată de organismul desemnat în procesul de verificare, inclusiv la normele referitoare la părțile care fac obiectul unei derogări de la o STI, al unei adaptări sau al unei reînnoiri.

În cazul normelor naționale referitoare la subsistemele care compun un vehicul, organismul desemnat împarte certificatul în două părți, o parte care cuprinde trimiterile la normele naționale strict referitoare la compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua în cauză și a doua parte rezervată tuturor celorlalte norme naționale.

3.3. **Dosarul tehnic**

Dosarul tehnic care însoțește certificatul de verificare în cazul normelor naționale trebuie să fie inclus în dosarul tehnic menționat la punctul 2.4 și să conțină datele tehnice relevante pentru evaluarea conformității subsistemului cu normele naționale.

▼B

ANEXA VII

PARAMETRII CARE TREBUIE VERIFICAțI LA PUNEREA ÎN FUNCțIUNE A VEHICULELOR NECONFORME CU STI și CLASIFICAREA NORMELOR NAțIONALE

▼M1

1. **Lista parametrilor**

1.1. Documentație generală

Documentația generală (inclusiv descrierea vehiculului nou, reînnoit sau modernizat și utilizarea preconizată a acestuia, informații privind proiectarea, activitățile de reparație, exploatarea și întreținerea, fișa tehnică etc.)

1.2. Caracteristici structurale și mecanice

Integritatea mecanică și interfața dintre vehicule (inclusiv dispozitivele de ciocnire și tractare, coridoarele de trecere), rezistența structurii vehiculului și a dotărilor (de exemplu, scaunele), capacitatea de încărcare, siguranța pasivă (inclusiv rezistența interioară și exterioară la șoc)

1.3. Interacțiunea și calibrarea șinelor

Interfețele mecanice ale infrastructurii (inclusiv comportamentul static și dinamic, jocuri și toleranțe, gabaritul, mecanismul de rulare etc.)

1.4. Echipament de frânare

Articole de frânare (inclusiv sistemul de antipatinare, sistemul de control al frânării, performanțele frânării de serviciu, frâna de staționare și frâna de urgență)

1.5. Articole pentru pasageri

Instalații destinate uzului pasagerilor și mediul configurat pentru aceștia (inclusiv ferestrele și ușile pentru pasageri, exigențele pentru persoanele cu mobilitate redusă etc.)

1.6. Condiții de mediu și efecte aerodinamice

Impactul mediului asupra vehiculului și impactul vehiculului asupra mediului (inclusiv condițiile aerodinamice, interfața dintre vehicul și zona limitrofă căii ferate a sistemului feroviar, precum și interfața cu mediul extern)

1.7. Avertizarea externă, marcajele, cerințe privind funcțiile și integritatea software-ului

Avertizări externe, marcaje, funcțiile și integritatea software-ului, de exemplu funcții legate de siguranță cu impact asupra comportamentului trenului, inclusiv asupra magistralei trenului

1.8. Rețeaua de alimentare cu curent electric și sistemele de control de la bord

Sistemele de propulsie, de alimentare cu curent electric și de control de la bord, la care se adaugă interfața vehiculului cu infrastructura de alimentare cu curent electric și toate aspectele legate de compatibilitatea electromagnetică

1.9. Dotări, interfețe și mediu pentru personal

Dotările, interfețele, condițiile de lucru și mediu pentru personal existente la bord (inclusiv cabinele mecanicului de locomotivă, interfața mecanic/mașină)

▼M1

1.10. Protecția împotriva incendiilor și evacuarea

1.11. Întreținere

Dotări și interfețe pentru întreținere existente la bord

1.12. Control-comandă și semnalizare la bord

Toate echipamentele existente la bord, necesare pentru a garanta siguranța și control-comanda mișcărilor trenurilor autorizate să circule pe rețea și efectele acestora asupra zonei limitrofe căii ferate a sistemului feroviar

1.13. Cerințe operaționale specifice

Cerințe operaționale specifice pentru vehicule (inclusiv modul de funcționare în caz de avarie, recuperarea vehiculului etc.)

1.14. Articole referitoare la marfă

Exigențe specifice referitoare la marfă și mediu (inclusiv dotările specifice mărfurilor periculoase)

Explicațiile și informațiile de mai sus, scrise *cu caractere cursive*, au caracter informativ și nu reprezintă definiții ale parametrilor.

▼B

2. **Clasificarea normelor**

Normele naționale referitoare la parametrii enumerați în secțiunea 1 sunt alocate uneia dintre următoarele trei grupe. Normele și restricțiile de natură strict locală nu se includ aici; verificarea lor implică verificări care vor fi stabilite de comun acord între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură.

Grupa A

Grupa A include:

— standardele internaționale;

— normele naționale considerate a fi echivalente la nivel de siguranță feroviară cu normele naționale ale altor state membre.

Grupa B

Grupa B include toate normele care nu intră în domeniul de aplicare al grupei A sau al grupei C sau care nu au putut fi clasificate încă în vreuna dintre aceste grupe.

Grupa C

Grupa C include normele care sunt strict necesare și care sunt asociate cu caracteristicile infrastructurii tehnice în vederea asigurării unei utilizări în condiții de siguranță și interoperabilitate a rețelei vizate (de exemplu, gabaritul).

▼B

ANEXA VIII

CRITERIILE MINIME CARE TREBUIE AVUTE ÎN VEDERE DE CĂTRE STATELE MEMBRE ATUNCI CÂND NOTIFICĂ ORGANISMELE

1. Organismul în cauză, directorul său și personalul responsabil de efectuarea verificărilor nu pot interveni, fie direct, fie ca reprezentanți autorizați, în proiectarea, fabricația, construcția, comercializarea sau întreținerea elementelor constitutive de interoperabilitate ori a subsistemelor și nici în utilizarea lor. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între fabricant și organismul în cauză.

2. Organismul în cauză și personalul responsabil pentru verificări trebuie să efectueze aceste verificări la cel mai înalt nivel posibil de integritate profesională și competență tehnică și să se situeze în afara oricăror presiuni și interese, în special de ordin financiar, care le-ar putea afecta judecata sau rezultatele controlului, în special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane afectate de rezultatele verificărilor.

În special, organismul și personalul ce sunt responsabili de verificări trebuie să fie independente, din punct de vedere funcțional, față de autoritățile desemnate pentru a emite autorizații de punere în funcțiune în temeiul prezentei directive, licențe în temeiul Directivei 95/18/CE și certificate de siguranță în temeiul Directivei 2004/49/CE, și față de organismele de anchetă în caz de accident.

3. Organismul în cauză trebuie să folosească personalul și să posede mijloacele necesare pentru a îndeplini în mod adecvat atribuțiile tehnice și administrative legate de verificări; acest organism ar trebui să aibă, de asemenea, acces la echipamentul necesar pentru verificări excepționale.

4. Personalul responsabil de verificări trebuie să dețină:

— o pregătire tehnică și profesională adecvată;

— cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele legate de verificările pe care le efectuează și experiență suficientă în efectuarea lor;

— capacitatea de a întocmi certificatele, înregistrările și rapoartele din care este constituit dosarul formal al controalelor efectuate.

5. Independența personalului responsabil de verificări trebuie garantată. Niciun funcționar nu trebuie remunerat în funcție de numărul de verificări efectuate sau de rezultatele acestora.

6. Organismul în cauză trebuie să încheie asigurări de răspundere civilă, în afară de cazul în care această răspundere este asigurată de către stat în cadrul legislației interne sau de cazul în care verificările sunt efectuate direct de către statul membru.

7. Personalul organismului în cauză este obligat să păstreze secretul profesional cu privire la informațiile obținute pe parcursul exercitării sarcinilor sale (dar nu și față de autoritățile administrative sau organele care anchetează accidente din statul în care se efectuează aceste activități și nici față de organele de anchetă responsabile de investigarea accidentelor cauzate de defectarea elementelor constitutive de interoperabilitate sau a subsistemelor verificate), în temeiul prezentei directive sau al oricărei alte dispoziții de drept intern pentru punerea în aplicare a directivei.

▼B

ANEXA IX

DOSARUL PENTRU DEPUNEREA UNEI CERERI DE DEROGARE

Atunci când depun o cerere de derogare, statele membre trebuie să prezinte următoarele documente:

(a) o scrisoare oficială prin care Comisiei i se comunică derogarea propusă;

(b) un dosar, anexat la scrisoare, care să includă cel puțin:

— o descriere a lucrării, a bunurilor și a serviciilor care fac obiectul derogării, în care se precizează datele-cheie, locația geografică și zona operațională și tehnică;

— o referire exactă la STI-uri (sau la părți ale acestora) pentru care este necesară o derogare;

— o referire exactă și detalii ale dispozițiilor alternative care vor fi aplicate;

— pentru cereri efectuate în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (a), justificarea etapei avansate de dezvoltare a proiectului;

— justificarea derogării, incluzând motivele principale de natură tehnică, economică, comercială, operațională și/sau administrativă;

— alte informații care justifică cererea de derogare;

— o descriere a măsurilor pe care le propune statul membru pentru a promova interoperabilitatea finală a proiectului. În cazul unei derogări minore, această descriere nu este necesară.

Documentația trebuie furnizată în format tipărit și electronic, pentru a putea fi distribuită membrilor comitetului.

▼B

ANEXA X

PARTEA A

Directive abrogate

(menționate la articolul 40)

Directiva 96/48/CE	
Directiva 2001/16/CE	
Directiva 2004/49/CE	numai articolul 14

PARTEA B

Termene pentru transpunerea în legislația națională

(menționate la articolul 40)

Directivă	Termen pentru transpunere
96/48/CE	9 aprilie 1999
2001/16/CE	20 aprilie 2003
2004/49/CE	30 aprilie 2006

▼B

ANEXA XI

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 96/48/CE	Directiva 2001/16/CE	Prezenta directivă
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1)
Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 1 alineatul (2)
—	—	Articolul 1 alineatul (3)
—	Articolul 1 alineatul (3)	Articolul 1 alineatul (4)
Articolul 2 teza introductivă	Articolul 2 teza introductivă	Articolul 2 teza introductivă
Articolul 2 literele (a)-(l)	Articolul 2 literele (a)-(l)	Articolul 2 literele (a)-(b) și (e)-(m)
—	—	Articolul 2 literele (c) și (d)
Articolul 2 litera (n)	Articolul 2 litera (m)	Articolul 2 litera (n)
Articolul 2 litera (o)	Articolul 2 litera (n)	Articolul 2 litera (o)
Articolul 2 litera (m)	Articolul 2 litera (o)	Articolul 2 litera (p)
Articolul 2 litera (p)	Articolul 2 litera (p)	Articolul 2 litera (q)
—	—	Articolul 2 literele (r)-(z)
Articolele 3, 4 și 5	Articolele 3, 4 și 5	Articolele 3, 4 și articolul 5 alineatele (1)-(5)
Articolul 5 alineatul (6)	Articolul 5 alineatul (7)	Articolul 5 alineatul (7)
—	—	Articolul 5 alineatul (6)
		Articolul 5 alineatul (8)
Articolul 6 alineatele (1)-(8)	Articolul 6 alineatele (1)-(8)	Articolul 6 alineatele (1)-(8)
—	—	Articolul 6 alineatele (9) și (10)
—	—	Articolele 7 și 8
Articolul 7	Articolul 7	Articolul 9
Articolul 8	Articolul 8	Articolul 10 alineatul (1)
Articolul 9	Articolul 9	Articolul 10 alineatul (2)
Articolul 10 alineatele (1)-(3)	Articolul 10 alineatele (1)-(3)	Articolul 11 alineatele (1)-(3)
—	Articolul 10 alineatul (6)	Articolul 11 alineatul (4)
—	—	Articolul 11 alineatul (5)
Articolele 11-13	Articolele 11-13	Articolele 12-14
Articolul 14 alineatele (1) și (2)	Articolul 14 alineatele (1) și (2)	Articolul 15 alineatele (1) și (2)
Articolul 14 alineatul (3)	Articolul 14 alineatul (3)	Articolul 20
Articolul 14 alineatele (4) și (5)	Articolul 14 alineatele (4) și (5)	Articolul 33
—	—	Articolul 15 alineatele (2) și (3)

▼B

Directiva 96/48/CE	Directiva 2001/16/CE	Prezenta directivă
Articolele 15 și 16	Articolele 15 și 16	Articolele 16 și 17
Articolul 16 alineatul (3)	Articolul 16 alineatul (3)	Articolul 17 alineatul (3)
—	—	—
Articolul 18 alineatele (1)-(3)	Articolul 18 alineatele (1)-(3)	Articolul 18 alineatele (1)-(3)
—	—	Articolul 18 alineatele (4) și (5)
Articolul 19	Articolul 19	Articolul 19
Articolul 20	Articolul 20	Articolul 28
—	—	Articolele 21-27
Articolul 21 alineatele (1)-(3)	Articolul 21 alineatele (1)-(3)	Articolul 29 alineatele (1)-(3)
—	—	Articolul 29 alineatele (4) și (5)
—	—	—
Articolul 21a alineatul (1)	Articolul 22	Articolul 30 alineatul (2)
Articolul 21 alineatul (4)	Articolul 21 alineatul (4)	Articolul 30 alineatul (4)
Articolul 21a alineatul (2)	Articolul 21a	Articolul 30 alineatul (1)
Articolul 21b	—	—
Articolul 21c	Articolul 21b	Articolul 30 alineatul (3)
Articolul 22	Articolul 26	Articolul 37
Articolul 22a	Articolul 24	Articolele 34 și 35
—	—	Articolul 32
—	Articolul 23	Articolul 31
—	Articolul 25	Articolul 36
Articolul 23	Articolul 27	Articolul 38
Articolul 24	Articolul 28	Articolul 39
—	—	Articolul 40
Articolul 25	Articolul 29	Articolul 41
Articolul 26	Articolul 30	Articolul 42
Anexele I-VI	Anexele I-VI	Anexele I-VI
—	—	Anexa VII
Anexa VII	Anexa VII	Anexa VIII
—	—	Anexele IX-XI