



Bruxelles, 30.1.2013
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană

(Reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Recentele evoluții ale politicii UE în domeniul feroviar

În Cartea sa albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, adoptată la 28 martie 2011 („Cartea albă din 2011”), Comisia și-a prezentat viziunea de a institui un spațiu feroviar unic european, precizând clar că acest obiectiv presupune crearea unei piețe feroviare interne, în care întreprinderile feroviare europene să poată presta servicii fără a se confrunta cu obstacole inutile de ordin tehnic și administrativ.

În plus, concluziile Consiliului European din ianuarie 2012 subliniază importanța realizării potențialului de stimulare a creșterii al unei piețe unice pe deplin integrate, inclusiv în ceea ce privește industriile de rețea¹. Mai mult, Comunicarea Comisiei privind acțiunile pentru stabilitate, creștere și ocuparea forței de muncă, adoptată la 30 mai 2012², subliniază importanța reducerii suplimentare a sarcinii de reglementare și a barierelor la intrarea pe piață în sectorul feroviar, formulând recomandări specifice fiecărei țări în această direcție. În aceeași ordine de idei, la 6 iunie 2012, Comisia a adoptat Comunicarea privind o guvernare mai bună pentru piața unică, în care se subliniază încă o dată importanța sectorului transporturilor³.

În ultimul deceniu, piața feroviară din UE a cunoscut modificări impresionante, introduse treptat prin trei „pachete legislative feroviare” (și câteva acte de însoțire) destinate să deschidă piețele naționale și să sporească interoperabilitatea la nivelul UE și competitivitatea căilor ferate, păstrând totodată un nivel ridicat de siguranță. Însă, în ciuda dezvoltării considerabile a „acquis-ului UE” prin care se instituie o piață internă pentru serviciile de transport feroviar, ponderea transportului feroviar în cadrul modurilor de transport în interiorul UE continuă să fie modestă. Prin urmare, Comisia a planificat să prezinte cel de-al patrulea pachet legislativ feroviar pentru a spori calitatea și eficiența serviciilor de transport feroviar prin eliminarea obstacolelor rămase pe piață. Prezenta directivă face parte din acest al patrulea pachet legislativ feroviar și vizează eliminarea ultimelor bariere administrative și tehnice existente, în special prin stabilirea unei abordări comune a normelor de siguranță și interoperabilitate în vederea creșterii economiilor de scară pentru întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea în întreaga UE, reducerea costurilor administrative și accelerarea procedurilor administrative, precum și evitarea discriminărilor mascate.

1.2. Cadrul juridic pentru interoperabilitate

În temeiul Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene (articolele 170 și 171), Uniunea trebuie să contribuie la crearea și dezvoltarea de rețele transeuropene în sectorul transporturilor. Pentru a atinge aceste obiective, Uniunea trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a asigura interoperabilitatea rețelelor, în special în domeniul armonizării standardelor tehnice.

Măsurile inițiale adoptate în sectorul feroviar au fost Directiva 96/48/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și Directiva 2001/16/CE

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/50/CE. Aceste directive au fost reformate prin Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate, care este în prezent în vigoare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/131/CE și Directivei 2011/18/UE.

1.3. De ce este necesară reformarea Directivei 2008/57/CE privind interoperabilitatea, astfel cum a fost modificată?

S-au tras mai multe învățăminte în urma activității de elaborare a STI-urilor, a aplicării directivelor privind interoperabilitatea în cazul unor proiecte specifice, a lucrărilor comitetului instituit în temeiul articolului 29 din Directiva 2008/57/CE, precum și a reacțiilor primite de la părțile interesate. În plus, cadrul legislativ pentru comercializarea produselor a evoluat în ultimii ani, iar, ca urmare, legislația privind interoperabilitatea necesită să fie actualizată.

Pe baza acestor considerente, Comisia intenționează să propună o serie de modificări ale Directivei 2008/57/CE, care pot fi grupate în trei categorii:

- dispoziții noi: o serie de noi definiții, conceptul de autorizare a vehicul pentru introducerea pe piață, precum și unele dispoziții cu privire la registre;
- clarificarea dispozițiilor existente: domeniul de aplicare al directivei, aplicarea STI la sistemele existente, derogări de la STI, deficiențe ale STI și aplicabilitatea normelor naționale;
- actualizări datorate evoluției cadrului legislativ: dispoziții privind evaluarea conformității și organismele de evaluare a conformității, precum și trimiteri la procedurile de comitologie și actele delegate;
- modificări editoriale: consolidarea modificărilor anterioare aduse textului directivei, renumerotarea articolelor și a anexelor, trimiteri la alte elemente ale celui de-al patrulea pachet legislativ feroviar, reformularea strictă a câtorva propoziții pentru evitarea ambiguităților de traducere.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI EVALUĂRILE IMPACTULUI

Comisia Europeană a efectuat o evaluare aprofundată a impactului pentru a sprijini propunerile legislative de îmbunătățire a eficienței și competitivității spațiului feroviar unic european în domeniul interoperabilității și al siguranței.

În iunie 2011, s-a înființat un Grup de coordonare pentru evaluarea impactului (IASG). DG MOVE a invitat toate Direcțiile Generale să participe, însă cele mai vizate au fost ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER și ELARG.

Departamentele Comisiei au discutat permanent evoluțiile legate de spațiul feroviar unic european cu reprezentanții sectorului. În perioada 2010-2011, acestea a efectuat și o evaluare ex-post a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate.

Pentru a sprijini Comisia în cadrul procesului de evaluare a impactului, o firmă externă de consultanță a fost însărcinată să pregătească un studiu complementar evaluării impactului și să desfășoare o consultare pe probleme specifice a părților interesate.

Consultarea pe probleme specifice a părților interesate a început la 18 noiembrie 2011, cu un sondaj pe internet care s-a încheiat la 30 decembrie 2011. Acesta a fost urmat de interviuri cu

principalele părți interesate și de un atelier de lucru cu părțile interesate organizat la sfârșitul lunii februarie 2012.

De atunci, DG MOVE a participat la întâlniri bilaterale cu reprezentanții sectorului pentru a-și contura o imagine cu privire la ce ar trebui realizat, în domeniul interoperabilității și al siguranței, în cel de-al patrulea pachet legislativ feroviar.

Având în vedere natura tehnică a acestei inițiative, nu s-a realizat o consultare publică. Cu toate acestea, Comisia s-a asigurat că toate părțile interesate au fost consultate la momentul oportun și că discuțiile au acoperit toate elementele cheie ale inițiativei.

Mai multe informații cu privire la evaluarea impactului și rezultatele consultării părților interesate sunt furnizate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerile legislative ce vizează eliminarea ultimelor bariere administrative și tehnice în domeniul interoperabilității și al siguranței pe piața feroviară a UE.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Prezenta secțiune prezintă observații și explicații cu privire la modificările semnificative aduse textului directivei. Aceasta nu oferă comentarii detaliate referitor la modificările minore introduse ca urmare a Tratatului de la Lisabona, la modificările de natură editorială și la alte modificări evidente.

Numerotarea articolelor și a anexelor corespunde noii numerotări, mai puțin atunci când acestea sunt precedate de mențiunea „fostul” sau „fosta”, caz în care se referă la numerotarea din Directiva 2008/57/CE.

CAPITOLUL 1

Articolul 1

Serviciile Comisiei, împreună cu comitetul menționat la articolul 29 din Directiva 2008/57/CE, analizaseră deja în februarie 2009 clarificarea domeniului de aplicare al directivei în ceea ce privește liniile și vehiculele utilizate pentru serviciile locale, urbane și suburbane. Concluzia acestei analize a fost o abordare la trei niveluri: i) excluderea transportului feroviar urban și clarificarea domeniului de aplicare; ii) crearea unui cadru european de standardizare voluntară specific transportului feroviar urban; și iii) elaborarea unor cerințe esențiale pentru transportul urban.

Prima acțiune a fost lansată în luna octombrie 2009, când serviciile Comisiei au invitat statele membre să excludă din domeniul de aplicare al măsurilor de transpunere a Directivei 2008/57/CE cazurile (a) și (b) definite la articolul 1 alineatul (3). Scopul a fost să se evite situația în care un stat membru ar putea să aplice directiva unor cazuri *de facto*, care nu fac obiectul STI-urilor. O astfel de situație ar presupune, de fapt, ca statele membre să notifice toate normele naționale în vigoare pentru sistemele de metrou, de tramvai și de transport feroviar ușor în absența STI-urilor și să urmeze pentru aceste sisteme toate procedurile prevăzute de directivă pentru transportul feroviar greu, ceea ce ar presupune o sarcină administrativă, tehnică și juridică disproporționată. Pentru a se evita această situație, modificarea propusă formalizează, la alineatul (3), indicația oferită deja de serviciile Comisiei în octombrie 2009, venind astfel în completarea primei acțiuni.

Cea de-a doua acțiune a fost lansată oficial în februarie 2011, când Comisia a emis un mandat adresat organismelor europene de standardizare în vederea elaborării unor standarde voluntare în sectorul feroviar urban.

Pentru a contribui la cea de-a treia acțiune menționată anterior, în octombrie 2011, asociațiile reprezentante ale sectorului feroviar urban au elaborat o serie de „cerințe fundamentale”, pe baza cărora se execută acest program de standardizare în sectorul feroviar urban propus de CEN/Cenelec și ETSI tot în octombrie 2011.

Pe această bază, interoperabilitatea sistemelor locale, urbane și suburbane este considerată a fi abordată în mod adecvat în sistem voluntar și nu necesită să fie reglementată de prezenta directivă.

Articolul 2

În scopul clarității și pentru a se ține seama de evoluția cadrului juridic, unele definiții au fost reformulate, iar altele au fost adăugate.

Fostul articol 3

A fost eliminat deoarece relua dispozițiile de la articolul 1.

Articolul 3

Nicio modificare însemnată.

CAPITOLUL II

Articolul 4

STI-urile urmează să specifice mai multe dispoziții, astfel încât să acopere subsistemele existente și să permită întreprinderilor feroviare să verifice compatibilitatea dintre vehicule și rutele pe care acestea sunt destinate să fie folosite.

Articolul 5

Nicio modificare însemnată, cu excepția celor ce decurg din Tratatul de la Lisabona.

Articolul 6

Aceasta clarifică utilizarea avizelor agenției până la modificarea STI-urilor în urma deficiențelor constatate.

Fostul articol 7

Acest articol a fost eliminat deoarece a devenit caduc. De fapt, STI-urile vor fi fost extinse până la data la care prezenta directivă va intra în vigoare.

Articolul 7

Cazurile de posibilă neaplicare a STI-urilor au fost reduse, deoarece cazul prevăzut la articolul 9 alineatul (1) litera (b) din directiva actuală este neclar, nu a fost niciodată utilizat și ar putea fi acoperit, ca în cazurile de la alineatul (1) literele (c) și (f), de cazuri specifice în STI-uri.

Articolele 8, 9 și 10

Nicio modificare însemnată, cu excepția celor ce decurg din Tratatul de la Lisabona.

Fostul articol 12

Eliminat deoarece este acoperit de Directiva 1025/2012/UE.

Articolul 11

Nicio modificare însemnată.

CAPITOLUL IV

Fostul articol 15

Dispozițiile acestui articol sunt transferate la articolele din capitolul V.

Articolul 12

Nicio modificare însemnată.

Articolele 13 și 14

Aceste articole au fost reformulate pentru a fi în conformitate cu textul revizuit al prezentei directive, precum și cu regulamentul privind agenția și directiva privind siguranța. Articolele clarifică rolul normelor naționale, cazurile în care pot fi introduse norme naționale și procedurile de retragere și publicare a acestora.

Agenția își păstrează sarcinile în privința clasificării normelor naționale (fostul articol 27). În plus, agenția examinează normele naționale notificate și invită statele membre să le abroge, în cazul în care acestea sunt redundante sau incompatibile cu legislația UE.

Articolul 15

Acesta clarifică împrejurările care duc la eliberarea unei noi declarații de verificare CE.

Articolul 16

Nicio modificare însemnată.

Articolul 17

Acesta reamintește principiul general al prezumției de conformitate stabilit în Directiva 1025/2012/UE.

Fostul articol 20

O parte din conținutul acestuia a fost clarificat și transferat la capitolul V. Restul este deja reglementat de articolul 7 (neaplicarea STI-urilor).

CAPITOLUL V

Fostele articole 21-25 au fost eliminate și înlocuite cu noi articolele 18-20.

Articolul 18

Pentru instalațiile fixe procedura este practic identică celei din Directiva 2008/57, mai puțin în cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre, care vor fi autorizate de agenție din punctul de vedere al potrivirii cu subsistemele de bord corespunzătoare.

Articolul 19

Acesta abordează introducerea pe piață a subsistemelor mobile, care poate fi realizată atât de întreprinderile, cât și de fabricanții din sectorul feroviar. În practică, subsistemele mobile nu sunt puse în funcțiune în mod individual. Punerea lor în funcțiune se face atunci când sunt integrate într-un vehicul, iar punerea în funcțiune a unui vehicul face obiectul articolului 21.

Articolul 20

Acesta introduce noțiunea de autorizație de introducere pe piață a unui vehicul, care înlocuiește parțial conceptul de autorizație de punere în funcțiune a unui vehicul eliberată de autoritatea națională de siguranță, după cum se prevede în Directiva 2008/57/CE.

Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul este eliberată de agenție și conține toate informațiile de care are nevoie ulterior întreprinderea feroviară pentru a da un vehicul în exploatare comercială. Solicitantul (întreprinderea feroviară, producătorul etc.) poate solicita agenției să completeze autorizația de introducere pe piață a vehiculului cu o declarație privind

compatibilitatea tehnică a vehiculului cu anumite linii sau rețele definite de solicitant pe baza unor considerente comerciale și/sau tehnice. Această declarație complementară va face mai ușoară pentru întreprinderea feroviară sarcina sa de a pune vehiculul în funcțiune.

Articolul 21

Acesta clarifică rolul întreprinderilor feroviare și al administratorilor de infrastructuri în ceea ce privește verificarea compatibilității tehnice a vehiculului cu ruta, precum și integrarea în siguranță a vehiculului în sistemul în care este destinat să funcționeze.

Articolul 22

Acesta vizează autorizația de introducere pe piață pentru tipuri de vehicule și a fost modificat pentru a reflecta dispozițiile articolelor 18-20.

Fostul articol 27

Acesta a fost eliminat deoarece unele dintre dispozițiile sale au fost transferate în regulamentul privind agenția.

CAPITOLUL VI

Articolele 23-41 referitoare la organisme de evaluare a conformității înlocuiesc și completează fostul articol 28 și fosta anexă VIII pentru a include dispozițiile noului cadru legislativ pentru comercializarea produselor, definit în Decizia 768/2008/CE.

Fostul articol 31

Acest articol a fost eliminat deoarece este caduc.

CAPITOLUL VII

Articolele 42-45 referitoare la NEV și registre au fost actualizate pentru a reflecta dispozițiile din capitolul V.

Fostul articol 36

Acest articol a fost eliminat deoarece este caduc.

CAPITOLUL VIII

Articolele 46 și 47

Aceste articole vizează delegarea de competențe Comisiei în temeiul Tratatului de la Lisabona.

Articolul 48

Acesta a fost modificat pentru a lua în considerare noile proceduri de comitologie.

Fostul articol 30

Acest articol a fost eliminat deoarece este caduc.

Articolele 49 și 50

Aceste articole au fost actualizate pentru coerența cu textul prezentei directive.

Articolul 51

Acesta include noile dispoziții cu privire la regimul tranzitoriu pentru punerea în funcțiune a vehiculelor. El va permite aplicarea în paralel a ambelor regimuri (Directiva 2008/57/CE și prezenta directivă) pentru o perioadă limitată.

Articolul 52

Ca o consecință a Tratatului de la Lisabona, o serie de anexe la Directiva 2008/57/CE sunt transformate în acte de punere în aplicare care urmează să fie adoptate de către Comisie. Acest articol stabilește dispozițiile care se aplică până la data de aplicare a respectivelor acte de punere în aplicare.

Articolul 53

Acesta prevede tabelele de corespondență care trebuie comunicate de către statele membre la transpunerea prezentei directive în legislația națională. Aceste tabele se impun ca urmare a modificărilor însemnate introduse de prezenta directivă în capitolele V și VI și sunt considerate necesare pentru a permite tuturor părților implicate să identifice cu ușurință legislația națională aplicabilă.

Articolul 54

Articol nou referitor la rolul avizelor și recomandărilor agenției.

Articolele 55-57

Acestea au fost actualizate pentru coerența cu textul prezentei directive.

Anexa I

Nu mai există nicio referire la sistemul feroviar transeuropean, deoarece STI-urile vor fi fost extinse *de facto* până la data la care intră în vigoare prezenta directivă.

Separarea între sistemul feroviar de mare viteză și cel convențional a fost, de asemenea, eliminată având în vedere unificarea mai multor STI referitoare la primul sistem feroviar și la cel de-al doilea.

Ținând seama de cele de mai sus, clasificarea vehiculelor a fost simplificată.

Anexele II și III

Nicio modificare însemnată.

Fosta anexă IV

Aceasta se transformă într-un act de punere în aplicare. A se vedea articolul 8 alineatul (2).

Fostele anexe V și VI

Acestea se transformă în acte de punere în aplicare. A se vedea articolul 15 alineatul (7).

Fosta anexă VII

Aceasta se transformă într-un act de punere în aplicare. A se vedea articolul 14 alineatul (8).

Fosta anexă VIII

Aceasta a fost eliminată deoarece este inclusă în articolele 27, 28 și 29.

Fosta anexă IX

Aceasta se transformă într-un act de punere în aplicare. A se vedea articolul 7 alineatul (3).

Anexele IV și V

Acestea au fost actualizate pentru coerența cu textul prezentei directive.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană
(Reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul ☒ privind funcționarea Uniunii Europene ☒ ~~de instituire a Comunității Europene~~, în special ~~articolele 71 și 156~~ ☒ articolul 91 alineatul (1), articolul 170 și articolul 171 ☒ ,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

↓ 2008/57/CE considerentul (1)
(adaptat)

~~Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză³ și Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional⁴ au fost modificate în mod substanțial prin Directiva 2004/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵. Pentru că se introduce 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.~~

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ ~~JO L 235, 17.09.1996, 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 de 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).~~

↓ nou

- (1) Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate⁶ a fost modificată în mod substanțial de mai multe ori. Deoarece urmează să fie efectuate modificări suplimentare, este necesar ca directiva să fie reformată din motive de claritate.
-

↓ 2008/57/CE considerentul (2)
(adaptat)

- (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.~~
-

↓ nou

- (3) Urmărirea obiectivului interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii ar trebui să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită facilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional în cadrul Uniunii Europene și cu țări terțe, precum și să contribuie la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, modernizarea și exploatarea sistemului feroviar în cadrul Uniunii.
-

↓ 2008/57/CE considerentul (3)
(adaptat)

~~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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (4)
(adaptat)

~~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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (5)

- (4) Exploatarea comercială a trenurilor pe tot cuprinsul rețelei feroviare 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.

⁶ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de compatibilitatea și interconectarea ce se vor realiza îndeosebi prin interoperabilitatea sistemului feroviar.

↓ 2008/57/CE considerentul (6)
(adaptat)
⇒ nou

- (5) ~~Statelor membre le revine răspunderea de a~~ ⇒ Cadrul de reglementare în domeniul feroviar ar trebui să traseze responsabilități clare în vederea ⇐ asigurării respectării normelor sanitare, de siguranță și privind protecția consumatorilor care se aplică rețelilor de căi ferate în general, în cursul proiectării, construcției, dării în exploatare și operării căilor lor ferate.

↓ 2008/57/CE considerentul (7)
(adaptat)

- (6) Există diferențe majore între normele de drept intern și între normele și specificațiile tehnice interne aplicabile ~~căilor ferate~~ ⇔ sistemelor, subsistemelor și componentelor feroviare ⇔, deoarece acestea încorporează tehnologii ⇔ tehnici ⇔ 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~~ ⇔ Uniunii ⇔.

↓ 2008/57/CE considerentul (8)
⇒ nou

- (7) 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 ⇒ care să permită apariția de noi societăți pe piață ⇐. Pentru a-și spori competitivitatea lor la nivel mondial, aceste industrii necesită o piață europeană deschisă, competitivă.

↓ 2008/57/CE considerentul (9)
(adaptat)
⇒ nou

- (8) Prin urmare, se recomandă să fie definite cerințele esențiale de bază ⇒ referitoare la interoperabilitatea în domeniul feroviar ⇐ care se vor aplica, pentru în întreaga Comunitate ⇔ Uniune, care ar trebui aplicate ⇔ sistemului său feroviar al acesteia.

↓ 2008/57/CE considerentul (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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (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 comunitare⁷, 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 feroviare⁸ și a Directivei 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tariful utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță⁹ 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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (12)

(adaptat)

⇒ nou

- (9) 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~~ ☒ este necesar ☒ să devină obligatorii în vederea realizării obiectivelor prezentei directive și standardele „armonizate” care au fost elaborate ~~în spiritul noii abordări a armonizării și standardizării tehnice~~ ⇒ în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind standardizarea europeană, de modificare a Directivelor 89/686/CEE și 93/15/CEE ale Consiliului și a Directivelor 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE și 2009/105/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Deciziei 87/95/CEE a Consiliului și a Deciziei nr. 1673/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁰ ⇐ ⇒ În cazurile în care este strict necesar, STI-urile pot face o trimitere expresă la standarde sau specificații europene, care devin obligatorii din momentul în care STI respectivă este aplicabilă. ⇐

↓ nou

- (10) Pentru a spori cu adevărat competitivitatea sectorului feroviar al Uniunii fără a denatura concurența între principalii actori ai sistemului feroviar, este necesar ca STI-urile să fie elaborate cu respectarea principiilor deschiderii, consensului și transparenței, definite în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1025/2012.

⁷ ~~JO L 75, 15.3.2001, p. 1.~~

⁸ ~~JO L 75, 15.3.2001, p. 26.~~

⁹ ~~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).~~

¹⁰ JO L 316, 14.11.2012, p. 12.

- (11) Calitatea serviciilor feroviare din Uniune depinde, printre altele, de o compatibilitate excelentă între caracteristicile rețelei, în sensul cel mai larg, inclusiv părțile fixe ale tuturor subsistemelor vizate, și cele ale vehiculelor, inclusiv ale componentelor de bord ale tuturor subsistemelor vizate. Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de această compatibilitate.

↓ 2008/57/CE considerentul (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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (15)
(adaptat)

- (12) O STI stabilește toate condițiile pe care ~~trebuie~~ ☒ ar trebui ☒ 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~~ ☒ ar trebui ☒ să treacă prin procedura de evaluare a conformității și a ☒ adecvării ☒ ~~caracterului adecvat~~ pentru utilizarea indicată în STI-uri și ~~trebuie~~ să fie însoțit de certificatul corespunzător.

↓ 2008/57/CE considerentul (16)
(adaptat)

- (13) 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~~ ☒ moderniza ☒ 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~~ ☒ necesită o nouă decizie sau autorizație de punere în funcțiune ☒ și termenele aferente.

↓ 2008/57/CE considerentul (17)
(adaptat)

- (14) 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~~ ☒ ar trebui ☒ să poată fi consultate de toate statele membre și de anumiți operatori economici ~~comunitari~~ ☒ din Uniune ☒. Registrele ☒ naționale ale vehiculelor ☒ 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.

↓ nou

- (15) Dacă anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, astfel de aspecte care încă necesită să fie abordate sunt identificate ca puncte deschise într-o anexă la respectiva STI. Pentru aceste puncte deschise, până la finalizarea STI, se aplică normele naționale.

↓ 2008/57/CE considerentul (18)
(adaptat)

- (16) Ar trebui să se precizeze procedura de urmat în cazul cerințelor esențiale aplicabile unui subsistem care nu ~~intră sub incidența unor specificații detaliate~~ ☒ au fost încă tratate ☒ 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 ~~menționate~~ prevăzute la articolul ~~1720~~ 1720 din Directiva ~~2008/57/CE 96/48/CE și 2001/16/CE~~.

↓ nou

- (17) Directiva 2008/57/CE se aplică întregului sistem feroviar din cadrul Uniunii, iar domeniul de aplicare al STI-urilor este extins pentru a include și vehiculele și rețelele neincluse în sistemul feroviar transeuropean. Prin urmare, anexa I ar trebui simplificată prin eliminarea trimerelor specifice la sistemul feroviar transeuropean.

↓ 2008/57/CE considerentul (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.~~

↓ nou

- (18) Specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de subsisteme și de interfețele acestora pot varia în funcție de utilizarea subsistemelor, de exemplu în funcție de categoriile de linii și vehicule.

- (19) Pentru a asigura punerea în aplicare progresivă a interoperabilității feroviare în întreaga Uniune și reducerea treptată a diversității sistemelor existente, STI-urile ar trebui să specifice dispozițiile care se aplică în cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente și pot să specifice termene limită pentru definitivarea sistemului vizat.

↓ 2008/57/CE considerentul (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 transport¹¹, 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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (21)

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

↓ nou

- (21) Pentru a elimina obstacolele din calea interoperabilității și ca urmare a extinderii domeniului de aplicare al STI-urilor la întregul sistem feroviar din Uniune, este necesar să se reducă treptat volumul de norme naționale. Normele naționale ar trebui să se împartă în norme strict legate de cerințele locale și norme necesare pentru a acoperi punctele deschise din STI-uri. Al doilea tip de norme ar trebui eliminate treptat ca urmare a închiderii punctelor deschise din STI-uri.

↓ 2008/57/CE considerentul (22)

- (22) Adoptarea unei abordări ~~treptate~~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.

↓ 2008/57/CE considerentul (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~~

¹¹ 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).

realizeze în același timp cu adoptarea măsurilor de armonizare tehnică, cât mai repede și mai eficient posibil.

↓ 2008/57/CE considerentul (24)

Consiliul, în cursul reuniunii sale din 6 octombrie 1999, a solicitat Comisiei să propună o strategie pentru îmbunătățirea interoperabilității transportului feroviar și reducerea strângărilor, 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.

↓ 2008/57/CE considerentul (26)

În temeiul Directivei 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare,¹² 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.

↓ 2008/57/CE considerentul (26)
(adaptat)

- (23) 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 ☒ terestre, control-comandă și semnalizare la bord ☒, 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 exploatarei 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).

↓ nou

- (24) Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap la care Uniunea este parte stabilește accesibilitatea ca fiind unul dintre principiile sale generale și impune statelor parte să ia măsurile adecvate pentru a garanta accesul persoanelor cu handicap în condiții egale cu celelalte persoane, inclusiv prin

¹² JO L 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/58/CE.

elaborarea, promulgarea și monitorizarea punerii în aplicare a unor standarde și îndrumări minime privind accesibilitatea. Prin urmare, accesibilitatea este o cerință importantă pentru interoperabilitatea sistemului feroviar.

↓ 2008/57/CE considerentul (27)
(adaptat)

- (25) 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~~ ☒ ar trebui ☒ să nu piardă din vedere obiectivul interoperabilității.

↓ 2008/57/CE considerentul (28)

- (26) 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.

↓ 2008/57/CE considerentul (29)
⇒ nou

- (27) Fiecare stat membru interesat ar trebui să aibă posibilitatea de a aplica anumite STI-uri ⇒ într-un număr limitat de situații temeinic justificate. Este necesar să se definească în mod clar aceste situații, precum și procedurile care trebuie urmate în cazul neaplicării STI ☐, ~~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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (30)

- (28) 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.

↓ 2008/57/CE considerentul (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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (32)
(adaptat)

- (29) 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 din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor

poștale¹³, 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 ☒ set de norme ☒ ~~corpus de specificații europene~~, care să servească drept referințe pentru aceste specificații tehnice.

↓ 2008/57/CE considerentul (33)
(adaptat)

- (30) Ar fi în interesul ~~comunitar~~ ☒ Uniunii ☒ 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~~ ☒ Uniunii ☒. Prin urmare, ~~organismele~~ ☒ organizațiile ☒ europene de standardizare ~~trebuie~~ ☒ ar trebui ☒ să continue cooperarea lor cu organismele de standardizare internaționale.

↓ 2008/57/CE considerentul (34)
(adaptat)

- (31) 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~~ ☒ Uniunii ☒ și pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar.

↓ 2008/57/CE considerentul (35)

- (32) 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 Consiliului¹⁴~~ Deciziei 2010/713/UE a Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind modulele pentru procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și de verificare CE care trebuie utilizate în specificațiile tehnice de interoperabilitate adoptate în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵. În măsura posibilului și în scopul promovării dezvoltării industriale, se recomandă elaborarea unor proceduri care să implice un sistem de asigurare a calității.

↓ 2008/57/CE considerentul (36)
(adaptat)

- (33) 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~~ ☒ Uniunii ☒. Ar trebui să fie evaluat gradul de adecvare la utilizarea propusă a elementelor constitutive care au un rol decisiv din punctul de

¹³ Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în 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).

¹⁴ ~~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).~~

¹⁵ JO L 319, 4.12.2010, p. 1-52.

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.

↓ 2008/57/CE considerentul (37)
(adaptat)

- (34) Cu toate acestea, producătorii sunt obligați să ~~aplice de a aplica~~ marcajul „CE” pe anumite ~~componente~~~~elemente constitutive~~, pentru a certifica conformitatea acestora ~~componente~~ cu alte dispoziții ~~comunitare~~ ☒ ale Uniunii ☒ aplicabile.

↓ 2008/57/CE considerentul (38)

- (35) 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.

↓ 2008/57/CE considerentul (39)
(adaptat)

- (36) Subsistemele care constituie sistemul feroviar ar trebui supuse unei proceduri de verificare. Această verificare ~~trebuie~~ ☒ ar trebui ☒ să permită ~~autorităților~~ ☒ entităților ☒ responsabile de ~~autorizarea~~ cu punerea în funcțiune a 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 ~~operationale de operare~~ în vigoare. Ea ~~trebuie~~ ☒ ar trebui ☒, de asemenea, să permită producătorilor să se bazeze pe principiul egalității de tratament în ~~oricare țară~~ ☒ stat membru ☒. ~~În consecință, se impune stabilirea unui sau a mai multor module care să definească principiile și condițiile ce se aplică la verificarea „CE” a subsistemelor.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (40)

- (37) 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~~¹⁶ (Directiva privind siguranța feroviară)¹⁷, 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.~~

¹⁶ ~~JO L 161, 30.4.2004, p. 44~~

¹⁷ ~~JO L...~~

↓ 2008/57/CE considerentul (41)
⇒ nou

- (38) ~~În ceea ce privește vehiculele, Ar trebui să fie clarificată procedura de punere în funcțiune~~ ⇒ a vehiculelor și instalațiilor fixe ⇐, avându-se în vedere ⇒ responsabilitățile administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare ⇐ ~~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 funcțiune 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.~~
- (39) ~~P~~ Pentru a facilita punerea în funcțiune a vehiculelor și pentru a reduce sarcina administrativă, ⇒ noțiunea unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul, valabilă în întreaga Uniune, ar trebui inclusă drept condiție prealabilă pentru ca întreprinderile feroviare să poată pune în funcțiune un vehicul. În plus, această noțiune corespunde mai bine Deciziei nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor și de abrogare a Deciziei 93/465/CEE a Consiliului¹⁸ ⇐.

↓ nou

- (40) Pentru a se asigura trasabilitatea vehiculelor și a istoricului acestora, referințele autorizațiilor de introducere pe piață ale vehiculelor ar trebui înregistrate împreună cu celelalte date referitoare la vehicule.
- (41) STI-urile ar trebui să specifice procedurile de verificare a compatibilității dintre vehicule și rețea după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculelor și înainte de decizia de punere în funcțiune.

↓ 2008/57/CE considerentul (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, principiul recunoașterii reciproce ar trebui să se aplice, în măsura posibilului: atunci când un vehicul a fost deja pus în funcțiune într-un stat membru, alte state membre nu ar trebui să invoce normele naționale pentru a impune cerințe inutile și verificări redundante, cu excepția~~

¹⁸ JO L 218, 13.8.2008, p. 82.

~~eazurilor 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 funcțiune 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.~~

↓ nou

(42) Pentru a ajuta întreprinderile feroviare să decidă cu privire la punerea în funcțiune a unui vehicul și pentru a se evita verificările redundante și sarcinile administrative inutile, normele naționale ar trebui, de asemenea, clasificate pentru a se stabili echivalența între normele naționale din state membre diferite care se referă la aceleași subiecte.

↓ 2008/57/CE considerentul (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 înedrate 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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (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.~~

↓ 2008/57/CE considerentul (46)
(adaptat)

- (43) ~~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~~ ☒ ar trebui ☒ să-și coordoneze deciziile cât mai atent posibil, îndeosebi în absența specificațiilor europene.

↓ 2008/57/CE considerentul (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.~~

↓ nou

- (44) Acreditarea transparentă, prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93¹⁹, care să asigure nivelul necesar de încredere în certificatele de conformitate, ar trebui considerată de autoritățile publice naționale din întreaga Uniune drept mijlocul preferat de demonstrare a competenței tehnice a organismelor notificate și, *mutatis mutandis*, a organismelor desemnate să verifice conformitatea cu normele naționale. Cu toate acestea, autoritățile naționale pot considera că dispun de mijloacele adecvate pentru a realiza ele însele această evaluare. În asemenea cazuri, în vederea asigurării nivelului adecvat de credibilitate a evaluărilor realizate de alte autorități naționale, acestea ar trebui să furnizeze Comisiei și celorlalte state membre documentele justificative necesare pentru a demonstra că organismele de evaluare a conformității evaluate respectă cerințele legale corespunzătoare.
- (45) Prezenta directivă ar trebui să se limiteze la stabilirea cerințelor de interoperabilitate pentru elementele constitutive și subsistemele de interoperabilitate. Pentru a facilita respectarea cerințelor menționate, este necesar să se prevadă prezumția de conformitate a elementelor constitutive și subsistemelor de interoperabilitate care respectă standardele armonizate adoptate în concordanță cu Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 în scopul formulării specificațiilor tehnice detaliate ale cerințelor respective.

↓ 2008/57/CE considerentul (48)
(adaptat)
⇒ nou

- (46) STI-urile ~~vor fi~~ ☒ ar trebui ☒ revizuite periodic. ~~Cu toate acestea, în cazurile în care se descoperă~~ ☒ deficiențe ☒ ~~eroi critice,~~ ☒ în STI-uri, ar trebui să se solicite Agenției pentru Căi Ferate a Uniunii Europene (denumită în continuare „agenția”)

¹⁹ JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

emiterea unui aviz care, în anumite condiții, ar putea fi publicat și folosit de toate părțile interesate (inclusiv de către industrie și organismele notificate) drept mijloc acceptabil de conformitate până la revizuirea STI-urilor respective. ↩ 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 revizurii 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.

↓ 2008/57/CE considerentul (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.

↓ 2008/57/CE considerentul (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 Comisiei²⁰.

↓ 2008/57/CE considerentul (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.

↓ 2008/57/CE considerentul (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.

²⁰ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

↓ 2008/57/CE considerentul (53)
(adaptat)

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

↓ 2008/57/CE considerentul (54)

~~În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o legislație mai bună²¹, statele membre sunt încurajate să elaboreze pe cont propriu și în interesul Comunității tabelele de corespondență care să ilustreze, pe cât posibil, corelația dintre dispozițiile prezentei directive și măsurile de punere în aplicare și să le facă publice.~~

↓ nou

- (48) În scopul de a modifica anumite elemente neesențiale din prezenta directivă, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei referitor la adaptarea la progresul tehnic a anexei II în ceea ce privește divizarea sistemului feroviar în subsisteme și descrierea acestor subsisteme, conținutul STI-urilor și modificările aduse STI-urilor, inclusiv modificările necesare pentru a remedia deficiențele din STI-uri. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (49) În vederea soluționării deficiențelor descoperite în STI-uri, Comisia ar trebui să adopte acte delegate de modificare a STI-urilor respective prin procedură de urgență.
- (50) Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a se asigura punerea în aplicare a articolului 6 alineatul (1) din prezenta directivă referitor la mandatul agenției de a elabora STI-uri și modificări ale acestora și de a furniza Comisiei recomandările relevante.
- (51) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentei directive, Comisia ar trebui să fie investită cu competențe de executare cu privire la: conținutul dosarului care trebuie să însoțească cererea de neaplicare a uneia sau mai multor STI-uri sau a unor părți ale acestora, detaliile, formatul și modalitățile de transmitere ale respectivului dosar; domeniul de aplicare și conținutul declarației CE de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, formatul și detaliile cu privire la informațiile incluse în aceasta; clasificarea normelor naționale

²¹ JO C 321, 31.12.2003, p. 1

notificate în diferite grupe, cu scopul de a facilita verificările compatibilității dintre echipamentele fixe și mobile; procedurile de verificare pentru subsisteme, inclusiv principiile generale, conținutul, procedura și documentele legate de procedura de verificare „CE”, precum și de procedura de verificare în cazul normelor naționale; modelele de declarație de verificare „CE” și de declarație de verificare în cazul normelor naționale și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare; specificațiile comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrul de infrastructură. Aceste competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie²².

- (52) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative, statele membre și-au luat angajamentul de a adăuga la notificarea măsurilor lor de transpunere, în cazuri justificate, unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că transmiterea unor astfel de documente este justificată.

↓ 2008/57/CE considerentul (55)
(adaptat)

- (53) ~~Obligația de a transpune prezenta directivă în dreptul intern legislația națională trebuie~~
~~☒ ar trebui ☒ limitată la acele dispoziții care reprezintă o modificare de~~
~~fond schimbare de esență~~ față de directivele anterioare. Obligația de a transpune dispozițiile care rămân nemodificate decurge din directivele anterioare.

↓ nou

- (54) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre referitoare la termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menționate în anexa IV partea B,

↓ 2008/57/CE considerentul (56)

~~Articolul 14 din Directiva 2004/49/CE și Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE ar trebui să fie~~
~~abrogate în consecință.~~

²² JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

~~Obiectivul~~ ☒ **Obiectul** ☒ și domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă stabilește condițiile care trebuie să fie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității în sistemul feroviar ~~comunitar~~ ☒ al Uniunii ☒ într-un mod care să asigure compatibilitatea cu dispozițiile Directivei [...] privind siguranța sistemului feroviar din Uniune] ~~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) Prezenta directivă stabilește, pentru fiecare subsistem, dispozițiile referitoare la elementele constitutive de interoperabilitate, la interfețe și proceduri, precum și condițiile de compatibilitate generală a sistemului feroviar, necesare pentru realizarea interoperabilității sale. ☒

~~(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~~ ⇒ Următoarele sisteme sunt excluse din domeniul de aplicare ⇐ al prezentei directive:

(a) metrourele, tramvaiele și ~~alte~~ sistemele 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.

☒ (4) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al măsurilor prin care se pune în aplicare prezenta directivă: ☒

↓ 2008/57/CE (adaptat)

(~~ae~~) infrastructura feroviară privată și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură ☒, dacă există, ☒ și exclusiv în folosul proprietarului pentru propriile operațiuni de transport ☒ de marfă ☒;

(~~be~~) 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.~~

Articolul 2

Definiții

În ~~înțelesul~~ prezentei directive:

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

(1) „sistemul feroviar ~~transeuropean~~ ⇒ al Uniunii ⇐” înseamnă ~~sistemul feroviar convențional și cel de mare viteză, prevăzute la punctul 1 și, respectiv, la punctul 2 din~~ ☒ elementele enumerate în ☒ anexa I;

↓ 2008/57/CE

(2) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea ~~unui~~ 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;~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

(3) „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar ~~care circulă~~ ☒ capabil să circule ☒ pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune, ⇒ cu o compunere fixă sau variabilă ⇐. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale ~~sau părți ale acestor subsisteme;~~

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptat)

- (5) „subsisteme” înseamnă ~~☒~~ părțile structurale și funcționale ~~☒~~ rezultatul divizării ale sistemului feroviar, așa cum se prezintă ~~☒~~ indică ~~☒~~ în anexa II. ~~Acceste subsisteme, pentru care trebuie formulate cerințele esențiale, pot fi structurale sau funcționale;~~
- (6) „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau ~~destinat să fie~~ ~~care se intenționează a fi~~ încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar, ~~☒~~ inclusiv ~~☒~~ ~~Notiunea de „element constitutiv” acoperă atât obiectele tangibile, cât și pe cele intangibile, precum programele de calculator;~~
-

↓ 2008/57/CE

- (7) „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;
-

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

- (8) „specificatie europeană” înseamnă o specificatie tehnică comună, o aprobare tehnică europeană ~~☒~~ conform definiției din anexa XXI la Directiva 2004/17/CE ~~☒~~ sau un standard ~~național~~ ⇒ european conform definiției de la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 ~~☐~~ ~~care transpune un standard european, definit în anexa XXI la Directiva 2004/17/CE;~~
-

↓ 2008/57/CE

- (9) „specificatie tehnică de interoperabilitate” (STI) înseamnă o specificatie 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;

~~„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;~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

- (10) „parametri de bază” înseamnă orice condiție tehnică, operațională sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI-urile aplicabile;
- (11) „caz special” înseamnă orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI-uri, temporare sau definitive, ~~din cauză~~ ~~datorită~~ constrângerilor geografice, topografice sau de mediu urban sau de

~~compatibilitate/coerență în raport~~ cu sistemul existent. ~~Pot fi incluse~~, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua ~~comunitară~~ ☒ Uniunii ☒, 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;

- (12) „modernizare” înseamnă orice lucrare de modificare ~~majoră~~ a unui subsistem sau a unei părți ☒ a acestuia ☒ ~~de subsistem~~ care $\Rightarrow$ duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE”, în cazul în care există un astfel de dosar, și care $\Leftarrow$ îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;
- (13) „reînnoire” înseamnă orice lucrare ~~majoră~~ de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți ☒ a acestuia ☒ ~~de subsistem~~ care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;
- (14) „sistem feroviar existent” înseamnă structura compusă din liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar existent, ~~plus~~ ☒ precum și ☒ vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptat)

- (16) „punere în funcțiune” înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem sau un vehicul este ☒ dat în exploatare ☒ ~~adus în starea de funcționare nominală~~;
- (17) „parte contractantă” înseamnă ~~orice~~ ☒ o ☒ 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 infrastructură ~~și~~ sau un deținător sau ☒ un ☒ concesionar ~~și~~ responsabil pentru desfășurarea unui proiect;

↓ 2008/57/CE

$\Rightarrow$ nou

- (18) „deținător” înseamnă persoana sau entitatea care exploatează un vehicul ca mijloc de transport, fie că este proprietarul ~~unui~~ vehiculului, fie că are dreptul de a-l utiliza și este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor (RNV) menționat la articolul ~~4433~~;
- (19) „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 $\Rightarrow$ putea compromite viabilitatea proiectului așa cum a fost prevăzut $\Leftarrow$ ~~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~~;

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

- (20) „standard armonizat” înseamnă ~~orice~~ ☒ un ☒ standard european ⇒ conform definiției de la articolul 2 punctul 1 litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 ⇐ ~~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 informațională²³ 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;~~
- (21) „autoritate națională de siguranță” înseamnă o „autoritate de siguranță”, astfel cum este definită la articolul 3 ~~litera (g)~~ din Directiva ☒ .../... [privind siguranța sistemului feroviar din Uniune] ☒ ~~2004/49/CE~~;
- (22) „tip” înseamnă un tip de vehicul ~~care~~ definește caracteristicile de proiectare de bază ale vehiculului care fac obiectul unui ☒ certificat de examinare a tipului sau a proiectului descris în modulul de verificare relevant ☒ ~~singur certificat de omologare descris în modulul B din Decizia 93/465/CEE~~;

↓ 2008/57/CE (adaptat)

- (23) „serie” înseamnă un număr de vehicule identice aparținând unui singur tip de ~~proiect~~ ☒ model ☒;
- ~~„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)²⁴;~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

- (24) „entitate responsabilă de întreținere” înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea ☒ conform definiției de la articolul 3 din Directiva .../... [Directiva privind siguranța feroviară] ☒ ~~unui vehicul și care este înregistrată ca atare în RNV~~;

↓ nou

- (25) „sistem feroviar ușor” înseamnă un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o capacitate și viteze mai mici decât sistemul feroviar greu și sistemul de metrou, dar cu o capacitate și viteze mai mari decât sistemele de tramvai. Sistemele feroviare ușoare pot avea propria prioritate de trecere sau o pot împărtăși cu traficul rutier și, de obicei, nu schimbă vehicule cu sistemele care transportă călători sau marfă pe distanțe lungi;

²³ ~~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).~~

²⁴ ~~JO L 164, 30.4.2004, p. 1.~~

- (26) „norme naționale” înseamnă toate normele obligatorii care cuprind cerințele tehnice sau de siguranță feroviară impuse la nivelul statelor membre și aplicabile întreprinderilor feroviare, indiferent de organismul emitent;
- (27) „stare de funcționare nominală” înseamnă modul normal de funcționare, precum și condițiile de avarie (inclusiv uzură) previzibile, în limitele și condițiile de utilizare specificate în dosarele tehnice și de întreținere;
- (28) „mijloace acceptabile de conformitate” înseamnă avize neobligatorii emise de agenție pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu cerințele esențiale;
- (29) „introducere pe piață” înseamnă prima punere la dispoziție pe piața Uniunii a unui element constitutiv de interoperabilitate, subsistem sau vehicul gata să funcționeze în starea de funcționare nominală;
- (30) „fabricant” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care fabrică un element constitutiv de interoperabilitate sau un subsistem ori care îl dă spre proiectare sau spre fabricare și îl comercializează sub numele sau marca sa;
- (31) „reprezentant autorizat” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care a primit un mandat scris din partea unui fabricant pentru a acționa în numele acestuia în legătură cu sarcini specificate;
- (32) „specificație tehnică” înseamnă un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, proces sau serviciu;
- (33) „acreditație” are semnificația care i s-a atribuit prin Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
- (34) „organism național de acreditare” are semnificația care i s-a atribuit prin Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
- (35) „evaluare a conformității” înseamnă procesul prin care se arată dacă s-au îndeplinit cerințele specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un sistem, o persoană sau un organism;
- (36) „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care efectuează activități de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție;
- (37) „persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă” înseamnă orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, o poate împiedica să utilizeze deplin și efectiv mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei.
- (38) „administrator de infrastructură” înseamnă un administrator de infrastructură conform definiției de la articolul 3 din Directiva .../... [privind instituirea spațiului feroviar unic european];
- (39) „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară conform definiției de la articolul 3 din Directiva .../... [privind instituirea spațiului feroviar unic european] și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere. Acest termen include și întreprinderile care asigură numai tracțiunea.

↓ 2008/57/CE

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.

Articolul 34

Cerințe esențiale

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

↓ 2008/57/CE (adaptat)

(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 nivelul ~~comunitar~~ ☒ Uniunii ☒, nu ~~trebuie să~~ contravină ~~cerințelor~~exigențelor esențiale.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

CAPITOLUL II

SPECIFICAȚII TEHNICE DE INTEROPERABILITATE

Articolul 45

Conținutul STI-urilor ☒ specificațiilor tehnice de interoperabilitate ☒

(1) Fiecare subsistem ☒ definit în anexa II ☒ intră sub incidența unei STI. După caz, un subsistem poate intra sub incidența mai multor STI-uri, 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).~~

↓ nou

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 46 referitor la adaptarea la progresul tehnic a anexei II în ceea ce privește divizarea sistemului feroviar în subsisteme și descrierea acestor subsisteme.

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptat)

(42) ~~În măsura necesară realizării obiectivului menționat la articolul 1, F~~ fiecare STI:

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptat)

(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;~~

↓ 2008/57/CE

(d) determină elementele constitutive de interoperabilitate 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;

(e) indică, pentru fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformității sau a adecvării pentru utilizare ~~acaracterului 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 2010/713/UE²⁵ ~~93/465/CEE~~;

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

(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 ⇒, inclusiv, acolo unde este necesar, să se fixeze termene de finalizare a acestor etape ⇐;

²⁵

JO L 319, 4.12.2010, p. 1.

(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.

↓ nou

(h) indică dispozițiile aplicabile subsistemelor și tipurilor de vehicule existente, în special în cazul modernizării și al reînnoirii, cu și fără o nouă autorizație sau decizie de punere în funcțiune;

(i) indică parametrii care trebuie verificați de întreprinderea feroviară și procedurile care trebuie aplicate pentru verificarea acestor parametri după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculului și înainte de decizia de punere în funcțiune pentru a se asigura compatibilitatea dintre vehicule și rutele pe care acestea sunt destinate să fie folosite.

↓ 2008/57/CE (adaptat)
⇒ nou

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

(65) STI-urile mențin ☒ în mod corespunzător compatibilitatea ☒ ~~coerență~~ ~~corespunzătoare~~ cu sistemului feroviar ☒ existent al fiecărui stat membru ☒ ~~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, ☒ mai ales în ceea ce privește ☒ ~~atenție specială este acordată~~ gabaritului, ecartamentului sau entraxiei liniilor de cale ferată, precum și vehiculele ~~ce~~ provenite din țări sau destinate acestora. Pentru fiecare caz specific, STI-urile prevăd modalitățile de aplicare a elementelor din standard ~~indicate~~ ☒ prevăzute ☒ la alineatul (43) literele (c)-(g).

↓ 2008/57/CE

(76) 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 ~~clar~~ ~~explicit~~ într-o anexă la STI ca puncte deschise. ~~În aceste situații se aplică articolul 17 alineatul (3).~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

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

(98) 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.

Articolul 56

⊗ Elaborarea, adoptarea și revizuirea ⊗ ~~Adoptarea, revizuirea și publicarea~~ STI-urilor

↓ 2008/57/CE

~~(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 acestora 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.~~

↓ nou

(1) Comisia emite un mandat agenției pentru ca aceasta să elaboreze STI-urile și modificările aduse acestora, precum și să furnizeze Comisiei recomandările relevante.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

~~(32)~~ Fiecare proiect de STI se elaborează în două ⊗ următoarele ⊗ etape.

~~(a) Mai întâi, Agenția~~ (a) 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.

~~(b) Ulterior, Agenția~~ (b) 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~~ Această evaluare indică consecințele scontate pentru toți operatorii și agenții economici în cauză.

↓ 2008/57/CE (adaptat)
⇒ nou

~~(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.~~

(3) Pentru a ține seama de evoluția tehnologiei sau de cerințele sociale, agenția elaborează STI-urile și modificările acestora în temeiul mandatului menționat la alineatul (1) în conformitate cu articolele 4 și 15 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția] și respectând principiile deschiderii, consensului și transparenței, definite în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1025/2012.

~~(45) Comitetul prevăzut la articolul 29 este informat cu regularitate în legătură cu lucrările de elaborare a STI-urilor. Pe perioada~~ ⇒ lucrărilor de elaborare a STI-urilor ⇐ ~~acestor lucrări, la cererea comitetului, Comisia~~ ☒ poate ☒ formula ~~caz~~ 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.

~~(65) 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.~~

~~(67)~~ 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.

↓ 2008/57/CE (adaptat)
⇒ nou

(7) ⇒ În conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția], agenția întocmește și actualizează periodic ⇐ ~~lista asociațiilor și a organismelor~~ ☒ care îi reprezintă pe utilizatori și ☒ 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,~~ ☒ Această listă ☒ poate fi reexaminată și actualizată la solicitarea unui stat membru sau la inițiativa Comisiei.

↓ 2008/57/CE (adaptat)
⇒ nou

(8) Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI-urilor iau în considerare avizul partenerilor sociali, în privința condițiilor menționate la articolul ~~54~~ alineatul (3) litera (g). În acest scop, ⇒ agenția consultă partenerii sociali înainte de a prezenta Comisiei recomandări cu privire la STI-uri și la modificările aduse acestora ⇐ ~~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 european²⁶. 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.

(10) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 46, acte delegate referitoare la STI-uri și la modificările acestora.

În cazul în care se descoperă deficiențe în STI-uri în conformitate cu articolul 6, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 47 dacă există motive imperative de urgență care impun acest lucru.

~~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 67~~

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).~~

↴ nou

(1) Dacă, după adoptarea unei STI, se constată că aceasta prezintă o deficiență, respectiva STI se modifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (3).

(2) Până la revizuirea STI, Comisia poate solicita un aviz din partea agenției. Comisia analizează avizul agenției și informează statele membre în legătură cu concluziile sale.

(3) La cererea Comisiei, avizele agenției menționate la alineatul (2) constituie mijloace acceptabile de punere în conformitate în vederea îndeplinirii cerințelor esențiale și, prin urmare, pot fi folosite pentru evaluarea proiectelor.

²⁶ 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).~~

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 transeuropean, național, regional sau local al traficului respectiv.~~

(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.~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

Articolul ~~79~~

~~Derogații~~ ☒ Neaplicarea STI-urilor ☒

↓ nou

(1) Se permite statelor membre să nu aplice una sau mai multe STI-uri sau părți ale acestora în următoarele cazuri:

(a) pentru un proiect de subsistem nou sau de parte a acestuia, pentru reînnoirea sau modernizarea unui sistem existent sau a unei părți a acestuia sau pentru orice element menționat la articolul 1 alineatul (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care face obiectul unui contract în curs de executare la data aplicării acestor STI-uri;

(b) 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. În acest caz, neaplicarea STI-urilor este limitată în timp;

(c) pentru orice proiect de reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent sau a unei părți a acestuia, în cazul în care aplicarea acestor STI-uri ar compromite viabilitatea economică a proiectului.

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

(3) În toate cazurile menționate la alineatul (1), statul membru în cauză prezintă Comisiei o cerere de neaplicare a STI în care se precizează și dispozițiile alternative pe care statul membru intenționează să le aplice în locul respectivei STI. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, conținutul dosarului care însoțește cererea de neaplicare a uneia sau mai multor STI-uri sau părți din acestea, detaliile, formatul și modalitățile de transmitere ale respectivului dosar. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3). Comisia verifică respectivul dosar, analizează dispozițiile alternative pe care statul membru intenționează să le aplice în locul STI, decide dacă acceptă sau nu cererea de neaplicare a STI și informează statul membru cu privire la decizia luată.

(4) Până la adoptarea deciziei Comisiei, statul membru poate aplica fără întârziere dispozițiile alternative menționate la alineatul (3).

(5) Comisia adoptă o decizie în termen de patru luni de la prezentarea cererii susținute de dosarul complet. În absența unei astfel de decizii, cererea este considerată acceptată.

↓ 2008/57/CE

~~(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;~~

~~(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), (e) și (f), 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.~~

↓ 2008/57/CE

(6) Toate statele membre sunt informate cu privire la rezultatele analizelor și rezultatele procedurii prevăzute la ~~alineatele (34) și (5).~~

CAPITOLUL III

ELEMENTELE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

Articolul ~~84~~0

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.

(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 prezenta ~~directivă~~. În ~~spetă 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~~.

↓ nou

Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, domeniul de aplicare și conținutul declarației CE de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, formatul și detaliile cu privire la informațiile incluse în aceasta. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

Articolul ~~94~~

Conformitate și adecvare pentru utilizare

(1) Statele membre ~~⇒ și agenția~~ consideră ~~ca~~ ~~ca fiind~~ interoperabile și îndeplinind cerințele esențiale ~~acele~~ elemente constitutive ~~de~~ de interoperabilitate ~~⇒ care fac~~ obiectul ~~pentru care există~~ declarației „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare ~~respectă cerințele esențiale ale prezentei directive~~.

⇒ nou

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

(3) Statele membre ⇨ și agenția ⇐ 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) Piese 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 849 alineatul (1).

~~Articolul 12~~

Necoonformitatea specificatiilor europene cu cerintele esentiale

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.~~

⇒ nou

~~Articolul 1013~~

Procedură pentru declaratia „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 ☒ Uniunii ☒ 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 ☐ de evaluare a conformității ☐ notificat căruia fabricantul sau reprezentantul său autorizat din cadrul ~~Comunității~~ ☐ Uniunii ☐ i-a prezentat cererea.

(3) Atunci când elementele constitutive de interoperabilitate intră sub incidența altor directive ale ~~Comunității~~ ☒ Uniunii ☒ , care privesc alte aspecte, declarația „CE” de conformitate sau de adevărat 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~~ ☒ prevăzute la ☒ alineatele ~~co~~ (1) și (3), aceste obligații revin oricărei persoane care introduce pe piață elemente constitutive de interoperabilitate. Aceleași obligații se aplică oricărei persoane care assemblează elemente constitutive de interoperabilitate sau părți ale acestora având diverse origini sau care produce elemente constitutive de interoperabilitate pentru uz propriu, în ~~sensul~~ ☒ scopul ☒ prezentei directive.

(5) ☒ Pentru a evita introducerea pe piață a unor elemente constitutive de interoperabilitate care nu sunt conforme cu cerințele esențiale și ☒ ~~Fără~~ a aduce atingere dispozițiilor articolul ~~114~~4:

(a) în fiecare caz în care un stat membru constată că declarația „CE” de conformitate a fost ~~eliberată~~ ☒ întocmită ☒ în mod necorespunzător, fabricantului sau reprezentantului său autorizat din cadrul ~~Comunității~~ ☒ Uniunii ☒ 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;

↓ 2008/57/CE

(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 ~~114~~4.

Articolul ~~114~~4

Neconformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale

↓ 2008/57/CE (adaptat)
☒ nou

(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 reține de pe piață ☒ sau a-l rechema ☒ . ~~Statutele~~ ~~membrului~~ informează de îndată Comisia ☒ și celelalte state membre ☒ cu privire la măsurile adoptate și motivează deciziile ~~sale~~, precizând în special dacă lipsa conformității are drept cauză:

↓ 2008/57/CE

- (a) neîndeplinirea cerințelor esențiale;
- (b) aplicarea incorectă a specificațiilor europene, atunci când se are în vedere aplicarea unor astfel de specificații;
- (c) inadecvarea specificațiilor europene.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

(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 ☒ Uniunii ☒. ~~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 ☒ oricărei persoane ☒ care au eliberat ☒ întocmit ☒ declarația și informează Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

↓ 2008/57/CE

(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 exploatare 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.~~

~~(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.~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

Articolul ~~12~~¹⁶

Libera circulație a subsistemelor

(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor ~~capitolului V~~ ~~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~~ ☒ punerea în funcțiune ☒ 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:

- (a) ca parte a procedurii de acordare a declarației de verificare „CE”, ~~ale cărei elemente constitutive sunt prezentate în anexa V~~; sau
- (b) 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 ~~13~~¹⁷

Conformitatea cu STI-urile și cu normele naționale

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

(1) Statele membre ☒ și agenția ☒ 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”.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

(2) Verificarea interoperabilității, în conformitate cu cerințele esențiale, pentru un subsistem structural din componența sistemului feroviar se ~~demonstrează~~ ☒ stabilește ☒ prin raportare la STI-uri, ~~atunci când acestea există~~ ☒ și la normele naționale notificate conform alineatului (3) ☒.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

(3) Statele membre întocmesc, pentru fiecare subsistem, o listă a normelor ~~tehnice~~ ☒ naționale ☒ utilizate pentru aplicarea cerințelor ~~esențiale și transmite lista în cauză Comisiei, în cazul în care~~ ☒ în următoarele cazuri ☒.

↓ 2008/57/CE

~~nu există o STI relevantă; sau~~

↓ nou

(a) atunci când STI-urile nu acoperă integral anumite aspecte care corespund cerințelor esențiale (puncte deschise);

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

(b) ☒ atunci când ☒ a fost notificată ☒ neaplicarea uneia sau mai multor STI-uri ☒ ⇒ sau a unor părți ale acestora ☒ ~~e derogare~~ în temeiul articolului 79; ~~sau~~

(c) ☒ atunci când ☒ un caz special impune aplicarea unor norme tehnice care nu sunt incluse în STI relevantă; ;

↓ nou

(d) în cazul normelor naționale folosite pentru a descrie sistemele existente.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

(4) ~~Cu această ocazie, Statele membre desemnează și organismele responsabile pentru efectuarea~~ ☒ cu elaborarea ☒, în cazul acestor norme tehnice, a ~~procedurii~~ ☒ declarației ☒ de verificare ☒ CE ☒ menționate la articolul 18 ~~15~~.

↓ 2008/57/CE

~~Comisia comunică aceste informații agenției, care le publică.~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

Articolul 14

☒ Norme naționale ☒

(1) ⇒ Statele membre notifică Comisiei lista normelor naționale menționată la articolul 13 alineatul (3) ☒ ~~Lista este transmisă:~~

(a) 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

(b) după ~~notificarea derogării~~ ☒ depunerea unei cereri de neaplicare a unei STI în conformitate cu articolul 7 ☒; sau

↓ 2008/57/CE
⇒ nou

- (c) după publicarea STI în cauză ⇒ sau a revizuirii acesteia, în vederea eliminării normelor naționale care devin redundante în urma închiderii punctelor deschise din STI-uri ⇐.

↓ nou

(2) Statele membre notifică agenției și Comisiei textul integral al normelor naționale existente prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția].

(3) Statele membre pot stabili noi norme naționale numai în următoarele cazuri:

(a) în cazul în care o STI nu respectă în întregime cerințele esențiale;

(b) ca măsură preventivă de urgență, în special în urma unui accident.

(4) Dacă un stat membru intenționează să introducă o nouă normă națională, acesta notifică proiectul agenției și Comisiei prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția].

(5) Statele membre se asigură că normele naționale, inclusiv cele care acoperă interfețele între vehicule și rețea, sunt puse la dispoziție gratuit, într-o limbă pe care poate fi înțeleasă de către toate părțile vizate.

(6) Statele membre pot decide 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 45.

(7) Normele naționale notificate în temeiul prezentului articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Directiva 98/34/CE.

(8) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, clasificarea normelor naționale notificate în diferite grupe, cu scopul de a facilita verificările compatibilității dintre echipamentele fixe și mobile. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

Agenția clasifică, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate în primul paragraf, normele naționale care sunt notificate în conformitate cu prezentul articol.

(9) Agenția examinează proiectele de norme naționale și normele naționale în vigoare în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 21 și 22 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția].

↓ 2008/57/CE

~~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 ~~1548~~

Procedura de emitere a declarației de verificare „CE”

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

(1) Pentru emiterea declarației de verificare „CE”, solicitantul ~~invită~~ ☒ cere ☒ organismului ☒ de evaluare a conformității ☒ 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 ☒ Uniunii ☒.

(2) Obligația organismului ☒ de evaluare a conformității ☒ 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~~ ☒ punerii în funcțiune ☒ a subsistemului. ☒ Aceasta ☒ ⇒ poate ⇐ 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 ~~44 și 4534 și 35~~.

(3) Organismul ☒ de evaluare a conformității ☒ 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.

↓ nou

(4) Orice modificare a dosarului tehnic menționat la alineatul (3) care are impact asupra verificărilor efectuate implică necesitatea emiterii unei noi declarații de verificare „CE”.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

~~(54)~~ Organismul ☒ de evaluare a conformității ☒ 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~~ ☒ procedurile de verificare ☒ ⇒ stabilite în conformitate cu alineatul (7) litera (a) ⇐ ~~prevăzută în anexa VI~~.

~~(65)~~ În cazul în care STI-urile relevante permit acest lucru, organismul ☒ de evaluare a conformității ☒ notificat poate emite certificate de conformitate pentru o serie de subsisteme sau anumite părți ale subsistemelor respective.

↓ nou

(7) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare:

- (a) procedurile de verificare pentru subsisteme, inclusiv principiile generale, conținutul, procedura și documentele legate de procedura de verificare „CE” și de procedura de verificare în cazul normelor naționale.
- (b) modelele de declarație de verificare „CE” și de declarație de verificare în cazul normelor naționale și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

↓ 2008/57/CE

Articolul ~~16~~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 ~~6~~7.
-

↓ nou

Articolul 17

Prezumția de conformitate

Elementele constitutive de interoperabilitate și subsistemele care sunt conforme cu standardele armonizate sau cu părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele esențiale vizate de standardele respective sau de părți ale acestora, prevăzute în anexa III.

~~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.~~

~~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~~

~~CAPITOLUL V~~

~~INTRODUCEREA PE PIAȚĂ ȘI PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE~~

~~Articolul 18~~

~~Punerea în funcțiune a instalațiilor fixe~~

~~(1) Subsistemele control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură se pun în funcțiune numai dacă sunt proiectate, construite și instalate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale prevăzute în anexa III, precum și dacă s-a primit autorizația relevantă în conformitate cu alineatul (2).~~

~~(2) Fiecare autoritate națională de siguranță autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor energie și infrastructură care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul statului membru de care aparține.~~

Agencia adoptă deciziile de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre amplasate sau exploatate pe întreg teritoriul Uniunii.

Agencia și autoritățile naționale de siguranță furnizează îndrumări detaliate cu privire la modul de obținere a autorizațiilor menționate la primul și al doilea paragraf. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizațiile respective și în care se enumeră documentele necesare. Agencia și autoritățile naționale de siguranță cooperează în privința difuzării acestor informații.

(3) Pentru a autoriza punerea în funcțiune a subsistemelor menționate la alineatul (1), autoritatea națională de siguranță sau agenția, în funcție de care dintre acestea este autoritatea competentă după cum se prevede la alineatul (2), trebuie să obțină dovada:

- (a) declarației de verificare CE;
- (b) compatibilității tehnice a acestor subsisteme cu sistemul în care urmează să fie integrate, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante;
- (c) integrarea în siguranță a acestor subsisteme, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante, precum și a metodelor comune de siguranță prevăzute la articolul 6 din Directiva .../... [privind siguranța sistemului feroviar din Uniune].

(4) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, solicitantul trebuie să trimită autorității naționale de siguranță (pentru subsistemele energie și infrastructură) sau agenției (pentru subsistemele control-comandă și semnalizare terestre), un dosar care să descrie proiectul. Autoritatea națională de siguranță și agenția examinează dosarul și decid, pe baza criteriilor de la alineatul (5), dacă este necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune. Autoritatea națională de siguranță sau agenția adoptă deciziile respective într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

(5) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, este necesară o nouă declarație de verificare „CE”, după cum se prevede la articolul 15 alineatul (4). În plus, este necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune atunci când:

- (a) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere; sau
- (b) acest lucru este impus de STI-urile relevante; sau
- (c) acest lucru este impus de planurile naționale de punere în aplicare stabilite de statele membre.

Articolul 19

Introducerea pe piață a subsistemelor mobile

(1) Subsistemul material rulant și subsistemul control-comandă și semnalizare la bord sunt introduse pe piață de către solicitant numai dacă sunt proiectate, construite și instalate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale prevăzute în anexa III.

(2) În special, solicitantul se asigură că a fost furnizată declarația de verificare CE.

(3) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, este necesară o nouă declarație de verificare „CE”, după cum se prevede la articolul 15 alineatul (4).

~~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.~~

~~(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 revocă 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.~~

~~(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.~~

↓ nou

Articolul 20

Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul

(1) Un vehicul se introduce pe piață numai după ce a primit autorizația de introducere pe piață a vehiculului eliberată de agenție în conformitate cu alineatul (5).

(2) Agenția adoptă deciziile de acordare a autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor. Respectivul atestă valorile parametrilor relevanți pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și instalațiile fixe, după cum se prevede în STI-uri. Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul furnizează și informații despre conformitatea vehiculului cu STI-urile relevante și cu seturile de norme naționale, referitoare la acești parametri.

(3) Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul poate stipula condiții de utilizare a vehiculului și alte restricții.

(4) Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul se eliberează pe baza unui dosar al vehiculului sau al tipului de vehicul produs de solicitant, care include documente justificative cu privire la:

- (a) introducerea pe piață a subsistemelor mobile care compun vehiculul în conformitate cu articolul 19;
- (b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor menționate la litera (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante;

(c) integrarea în siguranță a subsistemelor menționate la litera (a) în vehicul, stabilită pe baza STI-urilor și normelor naționale relevante, precum și a metodelor comune de siguranță prevăzute la articolul 6 din Directiva .../... [privind siguranța sistemului feroviar din Uniune].

(5) Agenția adoptă deciziile menționate la alineatul (2) într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Aceste autorizații sunt valabile în toate statele membre.

Agenția oferă îndrumări detaliate cu privire la modalitatea de obținere a unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizația de introducere pe piață a unui vehicul și în care se enumeră documentele necesare. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în privința difuzării acestor informații.

(6) Agenția poate elibera autorizația de introducere pe piață a unui vehicul pentru o serie de vehicule. Aceste autorizații sunt valabile în toate statele membre.

(7) Solicitantul poate introduce o cale de atac în fața comisiei de apel desemnate în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr. .../... [de înființare a Agenției Europene a Căilor Ferate] împotriva deciziilor agenției sau a nerespectării de către aceasta a termenelor menționate la alineatul (5).

(8) În cazul reînnoirii sau modernizării vehiculelor existente care dețin deja o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul:

(d) este necesară o nouă declarație de verificare „CE”, după cum se prevede la articolul 15 alineatul (4); și

(e) este necesară o nouă autorizație de introducere pe piață a unui vehicul dacă se aduce orice modificare valorilor parametrilor incluși într-o autorizație de introducere pe piață a vehiculului care a fost deja acordată.

(9) La cererea solicitantului, autorizația de introducere pe piață a unui vehicul poate include o mențiune clară a rețelelor, a liniilor sau a grupurilor de rețele sau de linii pe care întreprinderea feroviară poate pune în funcțiune un astfel de vehicul fără verificări, controale sau teste suplimentare în ceea ce privește compatibilitatea tehnică dintre vehicul și aceste rețele sau linii. În acest caz, solicitantul trebuie să includă în cererea sa dovada compatibilității tehnice a vehiculului cu rețelele sau liniile în cauză.

Această mențiune poate fi de asemenea adăugată, la cererea solicitantului inițial sau a altui solicitant, după eliberarea autorizației relevante de introducere pe piață.

Articolul 21

Punerea în funcțiune a vehiculelor

(1) Întreprinderile feroviare pun în funcțiune un vehicul numai după ce au verificat, în consultare cu administratorul infrastructurii, compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rută, precum și integrarea în siguranță a vehiculului în sistemul în care este destinat să funcționeze, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante, precum și a metodelor comune de siguranță prevăzute la articolul 6 din directivă.

În acest scop, vehiculele trebuie să primească mai întâi autorizația de introducere pe piață a vehiculului în conformitate cu articolul 20.

(2) Întreprinderea feroviară transmite deciziile sale cu privire la punerea în funcțiune a vehiculelor către agenție, administratorul infrastructurii și autoritatea națională de siguranță în cauză. Aceste decizii se înregistrează în registrele naționale ale vehiculelor menționate la articolul 43.

(3) În cazul reînnoirii sau modernizării vehiculelor existente, este necesară o nouă declarație de verificare „CE”, după cum se prevede la articolul 15 alineatul (4). În plus, este necesară luarea unei noi decizii de către întreprinderea feroviară pentru punerea în funcțiune a acestor vehicule atunci când:

- (a) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere; sau
- (b) acest lucru este impus de STI-urile relevante.

↓ 2008/57/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.~~

~~(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.~~

~~(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 în cel mult:~~

~~(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) 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 (e) din Directiva 2004/49/CE;~~

~~— (c) registrul de evidență în care este înseris 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) 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).

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

Articolul 22~~26~~

Autorizația ☒ de introducere pe piață a ☒ unor tipuri de vehicule

(1) ⇒ Agenția ⇐ ~~Statele membre pot~~ acordă autorizații ~~pentru~~ ☒ de introducere pe piață a unor ☒ tipuri de vehicule.

↓ nou

Agenția oferă îndrumări detaliate cu privire la modalitatea de obținere a unei autorizații de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și

explicate cerințele pentru autorizația de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule și în care se enumeră documentele necesare. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în privința difuzării acestor informații.

↓ 2008/57/CE
⇒ nou

(2) Cu toate acestea, dacă ⇒ agenția eliberează o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul, aceasta ⇐ ~~autorizează un vehicul, un stat membru autorizează,~~ ⇒ eliberează ⇐ în același timp ⇒ și autorizația de introducere pe piață a tipului respectiv de vehicul ⇐ ~~tipul de vehicul.~~

↓ nou

(3) Un vehicul care este în conformitate cu un tip de vehicul pentru care s-a eliberat deja o autorizație de introducere pe piață a tipului respectiv de vehicul obține autorizația de introducere pe piață a vehiculului fără verificări suplimentare, pe baza unei declarații de conformitate cu tipul în cauză, prezentată de solicitant.

↓ 2008/57/CE

~~(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.~~

↓ nou

(4) În cazul unor modificări aduse oricărei dispoziții relevante din STI-uri sau din normele naționale pe baza cărora s-a eliberat o autorizație de introducere pe piață a unui tip de vehicul, STI sau norma națională în cauză stabilesc dacă autorizația de introducere a celui tip de vehicul pe piață deja acordată rămâne valabilă sau trebuie reînnoită. Dacă autorizația respectivă trebuie reînnoită, verificările efectuate de agenție nu pot viza decât normele modificate. Reînnoirea autorizației de introducere pe piață a unui tip de vehicul nu afectează autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor deja emise pe baza autorizației anterioare de introducere a celui tip de vehicul pe piață.

↓ 2008/57/CE
⇒ nou

~~(54) Modelul de Declarație de conformitate cu tipul ⇒ se întocmește în conformitate cu Decizia 2010/713/UE ⇐ 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).~~

~~(65)~~ 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).~~

↓ nou

(b) procedurile de evaluare a conformității definite în modulele B+D și B+F din Decizia 768/2008/CE, pentru vehiculele neconforme cu STI. Dacă este cazul, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care stabilesc module ad hoc pentru evaluarea conformității. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

↓ 2008/57/CE

~~(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.~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

(7) ~~Autorizațiile de tip~~ ⇒ Autorizația de introducere a unor tipuri de vehicule pe piață ⇐ se înregistrează în Registrul european al ~~tipurilor autorizate de vehicule~~ ⇒ autorizațiilor de introducere a unor tipuri de vehicule pe piață ⇐ menționat în conformitate cu articolul 4434. ~~Acest registru specifică statul sau statele membre în care este autorizat un tip de vehicul.~~

↓ 2008/57/CE

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 revizuește 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

↓ 2008/57/CE (adaptat)

~~ORGANISMELE NOTIFICATE~~ ~~☒~~ NOTIFICAREA ORGANISMELOR DE EVALUARE A CONFORMITĂȚII ~~☒~~

↓ 2008/57/CE

~~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 adevării 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.~~

~~(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 adevării 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.~~

Articolul 23

Notificare

Statele membre notifică Comisiei și celorlalte state membre organismele autorizate să îndeplinească sarcini de evaluare a conformității ca părți terțe în temeiul prezentei directive.

Articolul 24

Autoritățile de notificare

(1) Statele membre desemnează o autoritate de notificare care este responsabilă de instituirea și desfășurarea procedurilor necesare pentru evaluarea și notificarea organismelor de evaluare a conformității și pentru monitorizarea organismelor de evaluare a conformității notificate, inclusiv a respectării dispozițiilor de la articolele 27-29.

(2) Statele membre pot decide ca evaluarea și monitorizarea menționate la alineatul (1) să fie efectuate de către un organism de acreditare în sensul și în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

(3) În cazul în care autoritatea de notificare delegă sau încredințează în alt mod evaluarea, notificarea sau monitorizarea menționate la alineatul (1) unui organism care nu este o entitate guvernamentală, organismul respectiv trebuie să fie persoană juridică și să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 25. Aceasta ia măsuri pentru a acoperi responsabilitățile care decurg din activitățile desfășurate.

(4) Autoritatea de notificare își asumă întreaga răspundere pentru sarcinile îndeplinite de organismul menționat la alineatul (3).

Articolul 25

Cerințe referitoare la autoritățile de notificare

(1) Autoritatea de notificare este instituită în așa fel încât să nu apară conflicte de interes cu organismele de evaluare a conformității.

(2) Autoritatea de notificare este organizată și funcționează astfel încât să garanteze obiectivitatea și imparțialitatea activităților sale.

(3) Autoritatea de notificare este organizată în așa fel încât fiecare decizie cu privire la notificarea unui organism de evaluare a conformității să fie luată de persoane competente, diferite de cele care au efectuat evaluarea.

(4) Autoritatea de notificare nu oferă și nu prestează activități care sunt realizate de organismele de evaluare a conformității și nici servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale.

(5) Autoritatea de notificare garantează confidențialitatea informațiilor obținute.

(6) Autoritatea de notificare trebuie să aibă la dispoziție un număr suficient de personal competent pentru îndeplinirea corespunzătoare a sarcinilor sale.

Articolul 26

Obligația de informare a autorităților de notificare

Statele membre informează Comisia în legătură cu procedurile lor de evaluare și notificare a organismelor de evaluare a conformității, precum și de monitorizare a organismelor notificate și în legătură cu orice modificări aduse acestora.

Comisia pune la dispoziția publicului informațiile respective.

Articolul 27

Cerințe referitoare la organisme de evaluare a conformității

(1) În scopul notificării, un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2)-(7) și la articolele 28 și 29. Aceste cerințe se aplică și organismelor desemnate de statele membre în temeiul articolului 13 alineatul (4).

(2) Organismul de evaluare a conformității este înființat în temeiul legislației naționale și are personalitate juridică.

(3) Organismul de evaluare a conformității este capabil să îndeplinească toate sarcinile de evaluare a conformității care îi sunt atribuite prin STI relevantă și în legătură cu care a fost notificat, indiferent dacă acele sarcini sunt îndeplinite chiar de către organismul de evaluare a conformității sau în numele și sub responsabilitatea acestuia.

De fiecare dată și pentru fiecare procedură de evaluare a conformității și pentru fiecare tip sau categorie de produse pentru care a fost notificat, organismul de evaluare a conformității are la dispoziție:

(a) personalul necesar, care să dețină cunoștințe tehnice și experiență suficientă și corespunzătoare pentru a îndeplini sarcinile de evaluare a conformității;

(b) descrierile relevante ale procedurilor în concordanță cu care se realizează evaluarea conformității, asigurându-se transparența și posibilitatea de a reproduce respectivele proceduri. Acesta dispune de politici și proceduri adecvate care să facă o distincție clară între sarcinile pe care la îndeplinește în calitate de organism de evaluare a conformității notificat și orice alte activități;

(c) procedurile corespunzătoare pentru desfășurarea activităților sale, care să țină seama de dimensiunea unei întreprinderi, de sectorul său de activitate, de structura acesteia, de gradul de complexitate al tehnologiei produsului în cauză și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.

Organismul de evaluare a conformității dispune de mijloacele necesare pentru a îndeplini în mod corespunzător sarcinile tehnice și administrative legate de activitățile de evaluare a conformității și are acces la toate echipamentele sau bazele materiale necesare.

(4) Organismele de evaluare a conformității încheie o asigurare de răspundere cu excepția cazului în care răspunderea este asumată de stat în conformitate cu legislația națională sau chiar statul membru este direct responsabil de evaluarea conformității.

(5) Personalul unui organism de evaluare a conformității păstrează secretul profesional în privința tuturor informațiilor obținute în cursul îndeplinirii sarcinilor sale în temeiul STI relevante sau al oricărei dispoziții din legislația națională care o transpune, cu excepția informațiilor legate de autoritățile competente ale statului membru în care își desfășoară activitatea. Drepturile de autor sunt protejate.

(6) Organismele de evaluare a conformității participă la activitățile de standardizare relevante și la activitățile grupului de coordonare a organismelor de evaluare a conformității notificate înființat în temeiul legislației relevante a Uniunii sau se asigură că personalul lor de evaluare este informat cu privire la aceste activități și aplică, cu titlul de orientări generale, deciziile administrative și documentele rezultate din activitatea acestui grup.

(7) Organismele de evaluare a conformității participă la activitățile grupului de lucru ad hoc ERTMS prevăzut la articolul 25 din Regulamentul (UE) nr. .../... [de înființare a Agenției Europene a Căilor Ferate] sau se asigură că personalul lor de evaluare este informat cu privire la aceste activități. Organismele de evaluare a conformității respectă orientările rezultate din activitatea acestui grup. În cazul în care consideră că este inadecvat sau imposibil să le aplice, organismele de evaluare a conformității în cauză trebuie să își transmită comentariile către grupul de lucru ad hoc ERTMS spre dezbateri în vederea îmbunătățirii continue a orientărilor.

Articolul 28

Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității

(1) Organismul de evaluare a conformității este un organism terț, independent de organizația sau de fabricantul produsului pe care îl evaluează.

Un organism care aparține de o asociație de întreprinderi sau de o federație profesională care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează poate fi considerat a fi un astfel de organism, cu condiția să demonstreze că este independent și că nu există un conflict de interese.

(2) Se garantează imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității, a conducerii generale și a personalului de evaluare al acestora.

(3) Un organism de evaluare a conformității, conducerea generală a acestuia și personalul responsabil cu îndeplinirea sarcinilor de evaluare a conformității nu pot fi proiectantul, producătorul, furnizorul, instalatorul, cumpărătorul, proprietarul, utilizatorul sau operatorul de întreținere al produselor pe care le evaluează, nici reprezentantul autorizat al vreuneia dintre aceste părți. Acest lucru nu împiedică utilizarea produselor evaluate care sunt necesare pentru operațiunile organismului de evaluare a conformității sau utilizarea acestor produse în scopuri personale.

(4) Un organism de evaluare a conformității, conducerea generală a acestuia și personalul responsabil cu îndeplinirea sarcinilor de evaluare a conformității nu pot fi direct implicați în proiectarea, fabricarea sau construirea, comercializarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor respective și nici nu reprezintă părțile angajate în aceste activități. Aceștia nu se angajează în nicio activitate care poate intra în conflict cu judecata lor independentă sau cu integritatea lor în cea ce privește activitățile de evaluare a conformității pentru care sunt notificați. Această dispoziție se aplică în special serviciilor de consultanță.

(5) Organismele de evaluare a conformității se asigură că activitățile filialelor sau ale subcontractanților lor nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea activităților lor de evaluare a conformității.

(6) Organismele de evaluare a conformității și personalul acestora desfășoară activitățile de evaluare a conformității la cel mai înalt nivel de integritate profesională și cu competența tehnică necesară în domeniul specific și nu sunt supuși niciunor presiuni sau stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența judecata sau rezultatele activităților lor de evaluare a conformității, în special în ceea ce privește persoanele sau grupurile de persoane care au un interes legat de rezultatele acestor activități.

Articolul 29

Personalul organismelor de evaluare a conformității

(1) Personalul responsabil cu îndeplinirea activităților de evaluare a conformității dispune de următoarele competențe:

(a) pregătire tehnică și profesională solidă care să acopere toate activitățile de evaluare a conformității pentru care a fost notificat organismul de evaluare a conformității;

(b) cunoașterea satisfăcătoare a cerințelor evaluărilor pe care le efectuează și autoritatea corespunzătoare pentru realizarea acestor evaluări;

(c) cunoașterea și înțelegerea corespunzătoare a cerințelor esențiale, a standardelor armonizate aplicabile și a dispozițiilor relevante din legislația Uniunii și din regulamentele de punere în aplicare a acesteia;

(d) capacitatea de a întocmi certificate, evidențe și rapoarte care să demonstreze că au fost realizate evaluări.

(2) Remunerația conducerii generale și a personalului de evaluare ale unui organism de evaluare a conformității nu depinde de numărul de evaluări realizate sau de rezultatele evaluărilor respective.

Articolul 30

Prezumția de conformitate a unui organism de evaluare a conformității

În cazul în care un organism de evaluare a conformității demonstrează conformitatea sa cu criteriile prevăzute în standardele armonizate relevante sau în părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, se presupune că acesta se conformează cerințelor prevăzute la articolele 27-29 în măsura în care aceste cerințe sunt reglementate de standardele armonizate aplicabile.

Articolul 31

Filiale ale autorităților de evaluare a conformității și subcontractarea de către acestea

(1) În cazul în care un organism de evaluare a conformității notificat subcontractează anumite sarcini referitoare la evaluarea conformității sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 27-29 și informează autoritatea de notificare în acest sens.

(2) Organismele notificate își asumă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanți sau filiale, oriunde ar fi acestea stabilite.

(3) Activitățile organismelor notificate pot fi subcontractate sau îndeplinite de o filială doar cu acordul clientului.

(4) Organismele notificate pun la dispoziția autorității de notificare documentele relevante referitoare la evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și la activitățile desfășurate de aceștia în temeiul STI relevante.

Articolul 32

Organisme interne acreditate

(1) Întreprinderea solicitantă poate recurge la un organism intern acreditat pentru a realiza activitățile de evaluare a conformității în scopul aplicării procedurilor stabilite în modulele

A1, A2, C1 sau C2 definite în anexa II la Decizia nr. 768/2008/CE și modulele CA1 și CA2 definite în anexa I la Decizia 2010/713/CE. Organismul respectiv este o parte separată și distinctă a întreprinderii solicitante și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează.

(2) Organismul intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:

(a) este acreditat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008;

(b) organismul și personalul acestuia sunt identificabile din punct de vedere organizațional și dispun de metode de raportare, în cadrul întreprinderii din care fac parte, care le asigură imparțialitatea și o demonstrează în fața organismului național de acreditare relevant;

(c) nici organismul și nici personalul acestuia nu sunt responsabili cu proiectarea, fabricarea, furnizarea, instalarea, exploatarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează și nici nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu judecata lor independentă sau cu integritatea acestora în ceea ce privește activitățile lor de evaluare;

(d) organismul prestează servicii exclusiv întreprinderii din care face parte.

(3) Organismele interne acreditate nu se notifică statelor membre sau Comisiei, însă întreprinderea din care fac parte sau organismul național de acreditare furnizează informații cu privire la acreditarea lor autorității de notificare, la cererea acesteia din urmă.

Articolul 33

Cererea de notificare

(1) Un organism de evaluare a conformității depune o cerere de notificare la autoritatea de notificare a statului membru în care este stabilit.

(2) Această cerere este însoțită de o descriere a activităților de evaluare a conformității, a modului sau modulelor de evaluare a conformității și a produsului sau produselor pentru care organismul se consideră a fi competent, precum și de un certificat de acreditare, în cazul în care acesta există, eliberat de un organism național de acreditare, care să ateste că organismul de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 27-29.

(3) În cazul în care un organism de evaluare a conformității nu poate prezenta un certificat de acreditare, acesta prezintă autorității de notificare toate documentele justificative necesare pentru verificarea, recunoașterea și monitorizarea periodică a conformității acestuia cu cerințele prevăzute la articolele 27-29.

Articolul 34

Procedura de notificare

(1) Autoritățile de notificare pot notifica numai organismele de evaluare a conformității care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolele 27-29.

(2) Acestea notifică Comisia și celelalte state membre folosind instrumentul de notificare electronică dezvoltat și gestionat de Comisie.

(3) Notificarea include detalii complete despre activitățile de evaluare a conformității, modulul sau modulele de evaluare a conformității și produsul sau produsele în cauză, precum și atestarea relevantă a competenței.

(4) În cazul în care o notificare nu se bazează pe un certificat de acreditare menționat la articolul 33 alineatul (2), autoritatea de notificare prezintă Comisiei și celorlalte state membre

documentele justificative care atestă competența organismului de evaluare a conformității și măsurile adoptate pentru a se asigura că organismul respectiv va fi monitorizat periodic și că va îndeplini în continuare cerințele prevăzute la articolele 27-29.

(5) Organismul în cauză poate îndeplini activitățile unui organism de evaluare a conformității notificat numai în cazul în care nu există obiecții din partea Comisiei sau a celorlalte state membre, transmise în termen de două săptămâni de la notificare, în cazul în care se utilizează un certificat de acreditare, sau în termen de două luni de la notificare, în cazul în care nu se utilizează acreditarea.

(6) Comisia și celelalte state membre sunt înștiințate cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse notificării.

Articolul 35

Numerele de identificare și listele organismelor de evaluare a conformității notificate

(1) Comisia atribuie un număr de identificare unui organism de evaluare a conformității notificat.

Unui organism de evaluare a conformității notificat i se atribuie un singur număr de identificare, chiar și în cazul în care acesta este notificat în baza mai multor acte ale Uniunii.

(2) Comisia pune la dispoziția publicului lista organismelor notificate în temeiul prezentei directive, inclusiv numerele de identificare care le-au fost alocate și activitățile pentru care acestea au fost notificate.

Comisia se asigură că lista respectivă este ținută la zi.

Articolul 36

Modificări ale notificărilor

(1) În cazul în care o autoritate de notificare a constatat sau a fost informată că un organism de evaluare a conformității notificat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 27-29 sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de notificare restricționează, suspendă sau retrage notificarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor. Autoritatea de notificare informează imediat Comisia și celelalte state membre în consecință.

(2) În caz de restricționare, suspendare sau retragere a notificării sau în cazul în care organismul de evaluare a conformității notificat și-a încetat activitatea, statul membru care a făcut notificarea adoptă măsurile adecvate pentru a se asigura că dosarele acelui organism sunt fie prelucrate de un alt organism de evaluare a conformității notificat, fie sunt puse la dispoziția autorităților de notificare și de supraveghere a pieței responsabile, la solicitarea acestora.

Articolul 37

Contestarea competenței organismelor notificate

(1) Comisia investighează toate cazurile în care se îndoiește sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli în ceea ce privește competența unui organism de evaluare a conformității notificat sau continuarea îndeplinirii de către un organism de evaluare a conformității notificat a cerințelor și responsabilităților care îi revin.

(2) Statul membru care a făcut notificarea prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la temeiul notificării sau la menținerea competenței organismului în cauză.

(3) Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.

(4) În cazul în care Comisia constată că un organism de evaluare a conformității notificat nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru a fi notificat, aceasta informează în mod corespunzător statul membru care a făcut notificarea și îi solicită acestuia să adopte măsurile corective necesare, inclusiv retragerea notificării dacă este necesar.

Articolul 38

Obligații operaționale ale organismelor notificate

(1) Organismele notificate realizează evaluări ale conformității în concordanță cu procedurile de evaluare a conformității prevăzute în STI relevantă.

(2) Evaluările conformității se realizează în mod proporționat, evitând sarcinile inutile pentru operatorii economici. Organismele de evaluare a conformității își desfășoară activitățile ținând seama în mod corespunzător de dimensiunea unei întreprinderi, de sectorul său de activitate, de structura acesteia, de gradul de complexitate al tehnologiei produsului în cauză și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.

În același timp, scopul activității lor este însă evaluarea conformității produsului cu dispozițiile prezentei directive.

(3) În cazul în care constată că fabricantul nu îndeplinește cerințele prevăzute în STI relevantă sau în standardele armonizate sau specificațiile tehnice corespunzătoare, organismul de evaluare a conformității notificat solicită fabricantului în cauză să ia măsurile corective corespunzătoare și nu eliberează un certificat de conformitate.

(4) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității după eliberarea certificatului, un organism de evaluare a conformității notificat constată că un produs nu mai este conform cu STI relevantă sau cu standardele armonizate sau specificațiile tehnice corespunzătoare, acesta solicită fabricantului să ia măsurile corective corespunzătoare și suspendă sau retrage certificatul dacă este necesar.

(5) În cazul în care nu se iau măsuri corective sau acestea nu au efectul cerut, organismul de evaluare a conformității notificat restricționează, suspendă sau retrage orice certificat, după caz.

Articolul 39

Obligația de informare care revine organismelor notificate

(1) Organismele notificate informează autoritatea de notificare în legătură cu următoarele:

(a) orice refuz, restricție, suspendare sau retragere a unui certificat;

(b) orice circumstanță care afectează domeniul de aplicare și condițiile notificării;

(c) orice cerere de informații pe care au primit-o de la autoritățile de supraveghere a pieței cu privire la activitățile de evaluare a conformității;

(d) la cerere, activitățile de evaluare a conformității realizate în limita domeniului de aplicare al notificării și în legătură cu orice altă activitate realizată, inclusiv activități transfrontaliere și subcontractare.

(2) Organismele notificate furnizează celorlalte organisme notificate în temeiul prezentei directive, care desfășoară activități similare de evaluare a conformității ce vizează aceleași produse, informații relevante privind aspecte legate de rezultate negative și, la cerere, pozitive ale evaluării conformității.

(3) Organismele notificate furnizează agenției certificatele de verificare CE a subsistemelor, certificatele de conformitate CE a elementelor constitutive de interoperabilitate și certificatele de adecvare CE la utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate.

Articolul 40

Schimbul de experiență

Comisia prevede organizarea schimbului de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre responsabile de politica de notificare.

Articolul 41

Coordonarea organismelor notificate

Comisia se asigură de existența unei coordonări și a unei cooperări adecvate între organismele notificate în temeiul prezentei directive și de buna funcționare a acestora în cadrul unui grup sectorial al organismelor notificate. Agenția sprijină activitățile organismelor notificate în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (UE) nr. .../... [de înființare a Agenției Europene a Căilor Ferate].

Statele membre se asigură că organismele notificate de acestea participă la activitatea grupului respectiv în mod direct sau prin reprezentanți desemnați.

↓ 2008/57/CE

CAPITOLUL VII

COMITETUL ȘI PROGRAMUL DE LUCRU

Articolul 31

Programul de lucru

(1) Comisia elaborează un program de lucru, ținând seama de extinderea domeniului de aplicare menționat la articolul 8, de modificare a STI-urilor, prevăzută la articolul 6 alineatul (1), precum și de celelalte obligații care i-au fost încredințate prin prezenta directivă. Comisia pune la dispoziția comitetului toate informațiile privind elaborarea și actualizarea programului și îl implică în aceste activități.

(2) Programul de lucru constă în următoarele etape:

(a) realizarea, pe baza unui proiect stabilit de agenție, 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 și interfețele acestora și să servească drept cadru de referință 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 soluțiilor 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 tranziție între data intrării în vigoare a Directivei
2004/50/CE și publicarea STI-urilor, inclusiv adoptarea sistemului de referință menționat la
articolul 36.~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

CAPITOLUL VIII

REGISTRELE ~~DE REȚELE ȘI~~ VEHICULE

Articolul ~~4232~~

Sistemul de numerotare a vehiculelor

(1) Orice vehicul pus în funcțiune în sistemul feroviar ~~comunitar~~ ☒ al Uniunii ☒ poartă un număr european de vehicul (NEV) atribuit ⇒ de autoritatea națională de siguranță competentă pentru teritoriul relevant înainte de prima punere în funcțiune a vehiculului ⇐ ~~în momentul acordării primei autorizații de punere în funcțiune.~~

↓ 2008/57/CE

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

↓ nou

Întreprinderea feroviară care exploatează un vehicul se asigură că vehiculul este marcat cu NEV alocat.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

(3) NEV ~~va fi~~ ☒ este ☒ specificat în ⇒ Decizia 2007/756/CE ⇐ ~~STI privind exploatarea și
gestionarea traficului.~~

↓ 2008/57/CE

⇒ nou

(4) Unui vehicul i se alocă un număr NEV doar o singură dată, cu excepția cazului în care
⇒ Decizia 2007/756/CE ⇐ ~~STI privind exploatarea și gestionarea traficului~~ precizează altfel.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

(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~~ ☒ Uniunii ☒, statele membre pot accepta vehiculele identificate în mod clar în conformitate cu un sistem de codare diferit.

↓ 2008/57/CE

⇒ nou

Articolul ~~43~~33

Registrele naționale ale vehiculelor

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

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

(b) este ~~ținut la zi~~ ~~pastrat și actualizat~~ de către un organism independent de orice întreprindere feroviară;

↓ 2008/57/CE (adaptat)

(c) este accesibil autorităților ☒ naționale ☒ de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 21 din Directiva [.../... privind siguranța sistemului feroviar din Uniune] ~~2004/49/CE~~; de asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la ~~articolele 55 și 56 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european~~²⁷ ~~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.

↓ 2008/57/CE

~~(2) 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, inclusiv modalitatea de efectuare a schimbului de date, regulile de introducere și de consultare a datelor.~~

↓ nou

(2) Comisia adoptă specificații comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrele naționale ale vehiculelor, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în

²⁷

JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

↓ 2008/57/CE

~~Pentru fiecare vehicul, registrul conține cel puțin următoarele informații:~~

~~(a) NEV;~~

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

~~(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.~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

(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 ☒ naționale de siguranță a ☒ oricărui stat membru în care a fost ~~autorizat~~ ⇒ pus în funcțiune ⇐ vehiculul.

↓ 2008/57/CE

⇒ nou

(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~~ ⇒ apoi sunt puse în funcțiune ⇐ într-un stat membru ~~pentru a fi puse în funcțiune pe teritoriul său~~, respectivul stat membru garantează că datele ⇒ referitoare la respectivele vehicule ⇐ ~~enumerate la alineatul (2) literele (d)-(f)~~ pot fi recuperate prin intermediul registrului național al vehiculelor ⇒ sau cu ajutorul dispozițiilor unui acord internațional ⇐ . ~~Datele menționate la alineatul (2) litera (f) pot fi înlocuite cu date critice de siguranță privind programul de întreținere.~~

Articolul ~~4434~~

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate ☒ autorizațiilor de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule ☒

↓ 2008/57/CE
⇒ nou

(1) Agenția creează și păstrează un registru al ⇒ autorizațiilor de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule, eliberate în conformitate cu articolul 22 ⇐ ~~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 (34);
- (c) este conectat cu toate registrele naționale ale vehiculelor.

↓ nou

(2) Comisia adoptă specificații comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrul autorizațiilor de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

↓ 2008/57/CE

~~(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.~~

~~(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 45~~35~~

Registrul de infrastructură

↓ nou

1. Fiecare stat membru publică un registru de infrastructură care să indice valorile parametrilor de rețea ai fiecărui subsistem sau parte de subsistem în cauză.
2. Valorile parametrilor înregistrate în registrul de infrastructură se utilizează în combinație cu valorile parametrilor înregistrate în autorizația de introducere pe piață a vehiculului pentru a verifica compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea.

3. Registrul de infrastructură poate stipula condiții de utilizare a instalațiilor fixe, precum și alte restricții.
4. Fiecare stat membru își actualizează registrul de infrastructură în conformitate cu Decizia 2011/633/UE a Comisiei.
5. Alte registre, precum un registru privind accesibilitatea, pot fi, de asemenea, asociate registrului de infrastructură.
6. Comisia adoptă specificații comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrul de infrastructură, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

↓ 2008/57/CE

~~(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, parametri de bază) și conformitatea acestora cu caracteristicile preserise 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.~~

~~(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 înlocui sistemul de referință.~~

CAPITOLUL ~~VIII~~

⊠ DISPOZIȚII TRANZITORII ⊠ ȘI FINALE

↓ nou

Articolul 46

Exercitarea delegării

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (2) și la articolul 5 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de timp nedeterminată începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.

(3) Delegarea competenței menționate la articolul 4 alineatul (2) și la articolul 5 alineatul (3) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunui act delegat aflat deja în vigoare.

(4) Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Actul delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (2) și al articolului 5 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care Parlamentul European sau Consiliul nu a formulat nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 47

Procedura de urgență

(1) Actele delegate adoptate în temeiul prezentului articol intră imediat în vigoare și se aplică atât timp cât nu se formulează nicio obiecție în conformitate cu alineatul (2). În notificarea unui act delegat către Parlamentul European și Consiliu sunt menționate motivele aplicării procedurii de urgență.

(2) Parlamentul European sau Consiliul poate formula obiecții la un act delegat în conformitate cu procedura menționată la articolul 46 alineatul (5). În acest caz, Comisia abrogă actul imediat ce Parlamentul European sau Consiliul își notifică decizia de a formula obiecții.

↓ 2008/57/CE (adaptat)
⇒ nou

Articolul 48~~29~~

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul înființat prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE (~~denumit în continuare „comitetul”~~). ⇒Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. ⇐

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolulele ⇒ 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 ⇐ ~~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 articolulele ⇒ 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 ⇐ ~~5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.~~

↓ nou

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

↓ 2008/57/CE

~~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 referire 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.~~

~~(2) Comitetul poate discuta orice problemă referitoare la interoperabilitatea sistemului feroviar, inclusiv chestiunile legate de interoperabilitatea dintre sistemul feroviar din Comunitate și sistemele feroviare ale țărilor terțe.~~

~~(3) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale 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 înființa grupuri de lucru care să îl asiste în îndeplinirea sarcinilor sale, în special în vederea coordonării organismelor notificate.~~

Articolul 49~~37~~

Motivare

Orice decizie privind evaluarea conformității sau a ☒ adecvării ☒ 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 67, 12, 114 și 164 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 50~~39~~

Raportare și informare

(1) La fiecare trei ani și, pentru prima dată, ☒ la trei ani de la publicarea prezentei directive ☒ 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 79 ☒ și a aplicării capitolului V ☒.

~~(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.~~

~~(32) Agenția dezvoltă și actualizează cu regularitate un instrument care poate furniza, la cererea statului membru sau a Comisiei, ☒ o perspectivă generală asupra ☒ un grafic al nivelului de interoperabilitate al sistemului feroviar. Instrumentul utilizează informațiile conținute în registrele prevăzute în capitolul VIII la articolele 33, 34 și 35.~~

Articolul 51

Regim tranzitoriu pentru punerea în funcțiune a vehiculelor

(1) Statele membre pot continua să aplice dispozițiile prevăzute în capitolul V din Directiva 2008/57/CE până la [doi ani de la data intrării în vigoare].

(2) Autorizațiile de punere în funcțiune a vehiculelor care au fost acordate în temeiul alineatului (1), 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.

(3) Vehiculele autorizate pentru punerea în funcțiune în temeiul alineatelor (1) și (2) trebuie să primească o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul pentru a funcționa într-una sau mai multe rețele care nu sunt acoperite de autorizație. Punerea în funcțiune în aceste rețele suplimentare se supune dispozițiilor de la articolul 21.

Articolul 52

Alte dispoziții tranzitorii

Anexele IV, V, VI, VII și IX la Directiva 2008/57/CE se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare corespunzătoare menționate la articolul 8 alineatul (2), articolul 14 alineatul (8), 15 alineatul (7) și articolul 7 alineatul (3) din prezenta directivă.

Articolul 53

Recomandări și avize ale agenției

Agencia furnizează recomandări și avize în conformitate cu articolul 15 din Regulamentul .../... [Regulamentul privind agenția] în scopul aplicării prezentei directive. Aceste recomandări și avize servesc drept bază oricărei măsuri a Uniunii adoptate în temeiul prezentei directive.

↓ 2008/57/CE (adaptat)
⇒ nou

Articolul ~~54~~⁵⁴³⁸

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~~ ⇒ articolul 1, articolul 2, articolul 7 alineatele (1)-(4), articolul 11 alineatul (1), articolul 13, articolul 14 alineatele (1)-(7), articolul 15 alineatele (1)-(6), articolele 17-21, articolul 22 alineatele (3)-(7), articolele 23-36, articolul 37 alineatul (2), articolul 38, articolul 39, articolele 41-43, articolul 45 alineatele (1)-(5), articolul 51 și anexele I-III până la [doi ani de la data intrării în vigoare] ⇐, ☒ cel târziu ☒ ~~până la 19 iulie 2010~~. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor ☒ măsuri ☒ ~~dispoziții~~ ⇒ și un tabel de corespondență între aceste măsuri și prezenta directivă. Tabelele de corespondență sunt necesare pentru a permite tuturor actorilor implicați să identifice în mod clar dispozițiile relevante aplicabile la nivel național pentru punerea în aplicare a prezentei directive. ⇐

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. ☒ Acestea conțin, de asemenea, o mențiune prin care se precizează că trimiterile făcute, în cuprinsul actelor cu putere de lege și al actelor administrative în vigoare, la directivele abrogate prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. ☒ Statele membre stabilesc

modalitatea de efectuare a acestei trimeri ☒ și modalitatea de formulare a respectivei mențiuni ☒ .

↓ 2008/57/CE

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

(23) Obligațiile de transpunere și aplicare referitoare la ☒ articolul 13, articolul 14 alineatele (1)-(7), articolul 15 alineatele (1)-(6), articolele 17-21, articolul 42, articolul 43, articolul 45 alineatele (1)-(5) și articolul 51 ☒ ~~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.

↓ 2008/57/CE (adaptat)

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~~ ☒ adoptă acte legislative pentru a pune în ☒ aplicare ~~a capitolelor~~ ☒ articolele ☒ menționate la primul paragraf, în termen de un an de la primirea cererii.

Articolul ~~55~~40

Abrogare

↓ 2008/57/CE (adaptat)

⇒ nou

~~Directivă~~ ~~2008/57/CE~~ ~~96/48/CE~~ și ~~2001/16/CE~~ ☒ , astfel cum a fost modificată de directivele enumerate în anexa IV partea A ☒ se abrogă de la ⇒ [doi ani de la data intrării în vigoare] ⇐ ~~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 directivelor ☒ indicate în anexa IV partea B ☒ .

Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimeri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență ~~prevăzut în~~ din anexa ~~VXI~~.

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

Articolul ~~56~~41

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ~~ziua următoare datei~~ ☒ a douăzeci zi de la data ☒ publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

↓ nou

Articolele 3-10, articolul 11 alineatele (2), (3) și (4), articolul 12 și articolul 16 se aplică de la [doi ani de la data intrării în vigoare].

↓ 2008/57/CE

Articolul ~~57~~⁴²

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu
Președintele*

ANEXA I

⇒ Elementele sistemului feroviar al Uniunii ⇐ ~~DOMENIUL DE APLICARE~~

~~1. SISTEMUL FEROVIAI 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 rețeaua~~ ☒ Uniunii include ☒ ~~poate fi împărțită în următoarele categorii:~~

- ☒ 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, la care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include 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; ☒
- linii ☒ convenționale ☒ destinate serviciilor pentru ~~pasageri~~ ☒ călători ☒;
- linii ☒ convenționale ☒ destinate traficului mixt (~~pasageri~~ ☒ călători ☒ și marfă);
- linii ☒ convenționale ☒ destinate ~~în mod special sau modernizate pentru~~ serviciilor 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, ~~și~~ instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători ☒ pe distanțe mari ☒ ~~de lung parcurs~~ și ☒ serviciilor de ☒ transport ~~ului~~ de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatare sigure și armonioase a rețelei, precum și a unei gestionări eficiente a traficului.

4.2. Vehicule

↓ 2008/57/CE

⇒ nou

⇒ În scopul prezentei directive, vehiculele Uniunii ⇐ ~~Sistemul feroviar transeuropean convențional~~ cuprinde toate vehiculele adecvate deplasării pe întreaga rețea ~~feroviară transeuropeană convențională~~ ⇐ a Uniunii ⇐ sau pe o parte a acesteia, incluzând:

↓ nou

- locomotivele și materialul rulant pentru trenurile de călători, inclusiv unitățile de tracțiune termică sau electrică, trenurile de călători autopropulsate cu motoare termice sau electrice, vagoanele de călători;
- vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele destinate transportului de camioane;
- vehiculele speciale, precum mașinile de cale.

Fiecare dintre categoriile de mai sus poate fi împărțită în:

- vehicule pentru uz internațional;
- vehicule pentru uz național.

STI-urile precizează cerințele pentru asigurarea exploatării în condiții de siguranță a acestor vehicule pe diferite categorii de linii.

↓ 2008/57/CE

~~vehicule de mare viteză proiectate să ruleze 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;~~

~~vehicule de mare viteză proiectate să ruleze la viteze de ordinul a 200 km/h pe linii de mare viteză special construite sau modernizate, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale acestor linii;~~

~~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 mentinere 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.~~

~~În cazul vehiculelor destinate să ruleze cu o viteză maximă mai mică de 200 km/h care este posibil să se deplaseze pe linii de mare viteză, STI-urile specifică cerințele pentru asigurarea funcționării în condiții de siguranță a acestor vehicule pe liniile de mare viteză.~~

2. SISTEMUL FERROVIAR 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.

Liniile de mare viteză includ:

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

- linii modernizate special 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” circula 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 exploatare 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 FERROVIAR

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.

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.

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 ~~artă~~ ~~inginerie~~ (poduri, tuneluri etc.), ~~elementele componente ale stațiilor care au legătură cu transportul feroviar (inclusiv intrările, peroanele, zonele de acces, spațiile de servicii, toaletele și sistemele de informare, precum și caracteristicile lor de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap)~~ ~~infrastructura asociată a stațiilor (peroane, zone de acces, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă etc.)~~, echipamentele 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.

2.5. Operarea 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 ☒ de avarie ☒ de degradare, incluzând, în special, compunerea și conducerea trenurilor, planificarea și gestionarea traficului.

Calificările profesionale care pot fi necesare pentru efectuarea ☐ oricărui tip de serviciu feroviar ☐ 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 ☒ moduri ☒ de transport;
- (b) aplicații pentru servicii 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 ☒ moduri ☒ 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 ☒ caracteristicile de accesibilitate pentru ☒ persoanele ☐ cu mobilitate redusă ☒ și persoanele cu handicap ☐), 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.

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~~ ☒ de avarie ☒ 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 instrucțiunile ~~co~~ afișate.

1.2. Fiabilitate și disponibilitate

Monitorizarea și întreținerea componentelor fixe sau mobile care sunt implicate în ~~deplasările~~ ☒ circulația ☒ 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 ~~trans-european~~ ~~convențional~~ trebuie să fie evaluat și luat în considerare în etapa de proiectare a sistemului, în conformitate cu dispozițiile ~~comunitare~~ în vigoare ☒ ale Uniunii ☒.

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.

1.4.4. Funcționarea sistemului feroviar trebuie să respecte reglementările existente privind poluarea sonoră.

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.

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, persoane etc.).

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

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. Compatibilitate 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 ☒ utilizate ☒ 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~~ ☒ de avarie ☒.

2.3.2. Compatibilitate 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. Material rulant

2.4.1. Siguranță

Structura materialului rulant și a legăturilor dintre vehicule trebuie să fie proiectată astfel încât să protejeze compartimentele ☒ călătorilor ☒ ~~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~~ ☒ artă ☒ și a sistemelor de semnalizare.

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

În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită ☒ călătorilor ☒ ~~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 ☒ călătorilor ☒ ~~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 ☒ călătorilor ☒ ~~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 ☒ de avarie ☒ ~~deteriorată~~

specifică, continuarea călătoriei fără consecințe nefavorabile pentru echipamentele care rămân în funcțiune.

2.4.3. Compatibilitate 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.

2.5. Întreținere

2.5.1. Sănătate și siguranță

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. Compatibilitate 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.

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. Compatibilitate tehnică

Alinierea normelor de ~~funcționare în rețea~~ ☒ exploatare a rețelei ☒ 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.

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

2.7.1. Compatibilitate 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.

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.

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 ea atare în alte domenii.

1.2. Elemente constitutive cu utilizare multiplă având caracteristici specifice

Acestea sunt elemente constitutive care nu sunt specifice ea 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:

— trimiterea 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;~~

~~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.~~

ANEXA V

DECLARAȚIA DE VERIFICARE A SUBSISTEMELOR

1. Declarația de verificare „CE” a subsistemelor

~~Declarația de verificare „CE” și documentele însoțitoare trebuie să fie date 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.~~

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.

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 organisme 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 (însoțese) 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 Comisiei³¹, 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.~~

~~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 verificarea producției trebuie să aibă în permanență acces la șantierele de construcții, la atelierele de producție, la magazine și la instalațiile de prefabricare sau încercare, dacă este cazul, precum și, în general, la toate incintele unde 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 să facă vizite inopinate pe șantier 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 adevare 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, adevarea 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 adevării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate;~~

³¹ JO L 108, 22.4.2009, p. 4.

~~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.~~

~~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 DESEMNAȚ ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 17 ALINEATUL (3) (ORGANISMUL DESEMNAȚ) 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 DESEMNAȚ RESPONSABIL PENTRU PROCEDURA DE VERIFICARE ÎN CAZUL NORMELOR NAȚIONALE ÎNTOCEȘTE CERTIFICATUL DE VERIFICARE DESTINAT SOLICITANTULUI.~~

~~CERTIFICATUL CONȚINE O TRIMITERE PRECISĂ LA NORMA (NORMELE) NAȚIONALĂ (NAȚIONALE) A CĂREI CONFORMITATE A FOST EXAMINATĂ DE ORGANISMUL DESEMNAȚ ÎN PROCESEL DE VERIFICARE, INCLUSIV LA NORMELE REFERITOARE LA PĂRȚILE CARE FAC OBIECTUL UNEI DEROGĂRI DE LA O STI, AL UNEI ADAPTĂRI SAU AL UNEI REÎNNUIRI.~~

~~ÎN CAZUL NORMELOR NAȚIONALE REFERITOARE LA SUBSISTEMELE CARE COMPUN UN VEHICUL, ORGANISMUL DESEMNAȚ ÎMPARTĂ 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 ÎNȘOȚEȘTE 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.~~

ANEXĂ VII

**PARAMETRII CARE TREBUIE VERIFICAȚI LA PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE A
VEHICULELOR NECONFORME CU STI ȘI CLASIFICAREA NORMELOR
NAȚIONALE**

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 cioenire 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)~~

~~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.~~

↓ 2008/57/CE

~~2. Clasificarea normelor~~

~~Normele naționale referitoare la parametri 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 grupeii A sau al grupeii 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).~~

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.~~

↓ 2008/57/CE

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.

ANEXA IV~~X~~

PARTEA A

Directive abrogate

☒ cu lista modificărilor sale ulterioare ☒

(menționate la articolul ~~5540~~)

Directiva 96/48/CE ☒ 2008/57/CE ☒	☒ (JO L 191, 18.7.2008, p.1) ☒
Directiva 2001/16/CE ☒ 2009/131/CE ☒	☒ (JO L 273, 17.10.2009, p.1) ☒
Directiva 2004/49/CE ☒ 2011/18/UE ☒	Numai articolul 44 ☒ (JO L 57, 2.3.2011, p.21) ☒

PARTEA B

Termene pentru transpunerea în legislația națională

(menționate la articolul ~~5540~~)

Directivă	Termen pentru transpunere
96/48/CE ☒ 2008/57/ CE ☒	9 aprilie 1999 ☒ 19 iulie 2010 ☒
2001/16/CE ☒ 2009/131 /CE ☒	20 aprilie 2003 ☒ 19 iulie 2010 ☒
2004/49/CE ☒ 2011/18/ UE ☒	30 aprilie 2006 ☒ 31 decembrie 2011 ☒

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 (e) 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)–(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)
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 21e	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



ANEXA V
TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 2008/57/CE	Prezenta directivă
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 literele (a)-(z)	Articolul 2 punctele 1-24
-----	Articolul 2 punctele 25-41
Articolul 3	-----
Articolul 4	Articolul 3

Articolul 5 alineatele (1)-(3) litera (g)	Articolul 4 alineatele (1)-(3) litera (g)
-----	Articolul 4 alineatul (3) literele (h) și (i)
Articolul 5 alineatele (4)-(8)	Articolul 4 alineatele (4)-(8)
Articolul 6	Articolul 5
Articolul 7	Articolul 6
Articolul 8	-----
Articolul 9	Articolul 7
Articolul 10	Articolul 8
Articolul 11	Articolul 9
Articolul 12	-----
Articolul 13	Articolul 10
Articolul 14	Articolul 11
Articolul 15 alineatul (1)	Articolul 18 alineatul (3) și articolul 19 alineatul (2)
Articolul 15 alineatele (2) și (3)	-----
Articolul 16	Articolul 12
Articolul 17	Articolele 13 și 14
Articolul 18	Articolul 15
Articolul 19	Articolul 16
-----	Articolul 17
-----	Articolul 18 [cu excepția alineatului (3)]

-----	Articolele 19 și 20
Articolul 20	-----
Articolul 21	Articolul 21
Articolele 22-25	-----
Articolul 26	Articolul 22
Articolul 27	Articolul 14 alineatul (8)
Articolul 28 și anexa VIII	Articolele 23-41
Articolul 29	Articolul 48
Articolele 30 și 31	-----
Articolul 32	Articolul 42
Articolul 33	Articolul 43
Articolul 34	Articolul 44
Articolul 35	Articolul 45
Articolul 36	-----
-----	Articolele 46 și 47
Articolul 37	Articolul 49
Articolul 38	Articolul 54
Articolul 39	Articolul 50
-----	Articolele 51 și 52
-----	Articolul 53
Articolul 40	Articolul 55

Articolul 41	Articolul 56
Articolul 42	Articolul 57
Anexele I-III	Anexele I-III
Anexa IV	Articolul 8 alineatul (2)
Anexele V și VI	Articolul 15 alineatul (7)
Anexa VII	Articolul 14 alineatul (8)
Anexa VIII	Articolele 27, 28 și 29
Anexa IX	Articolul 7 alineatul (3)
Anexa X	Anexa IV
Anexa XI	Anexa V