

RECOMANDĂRI

RECOMANDAREA COMISIEI

din 5 decembrie 2014

privind aspecte legate de punerea în funcțiune și utilizarea subsistemelor structurale și a vehiculelor în temeiul Directivelor 2008/57/CE și 2004/49/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2014/897/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 292,

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 30 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾, Comisia poate prezenta comitetului menționat la articolul 29 din directiva respectivă orice aspect referitor la punerea în aplicare a directivei în cauză.
- (2) Începând cu 2005, Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”) a desfășurat o serie de activități pentru a sprijini dezvoltarea unui sistem feroviar integrat, sigur și interoperabil la nivelul UE. În urma adoptării Directivei 2008/57/CE, agenția a organizat reuniuni periodice cu părțile interesate și cu autoritățile naționale de siguranță, mai ales în domeniul acceptării reciproce a vehiculelor feroviare, mai exact al recunoașterii reciproce a autorizațiilor de punere în funcțiune a vehiculelor feroviare. În urma acestor reuniuni, s-a constatat că există diferite interpretări ale autorizației de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor prevăzută la capitolele IV și V din respectiva directivă.
- (3) În absența unei interpretări comune, normele naționale de punere în aplicare ar putea duce la o aplicare diferită a cerințelor de către statele membre și, prin urmare, la dificultăți sporite pentru producători și întreprinderile feroviare. O interpretare comună a procedurii de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor este necesară și pentru a asigura coerența recomandărilor emise de agenție în legătură cu o serie de sarcini stabilite de Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ și de Directiva 2008/57/CE.
- (4) Comisia a adoptat Recomandarea 2011/217/UE ⁽³⁾. Obiectivul recomandării a fost să clarifice procedura de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor prevăzută la Directiva 2008/57/CE.
- (5) Pentru a discuta și a analiza întrebările legate de punerea în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor care au apărut în urma adoptării Recomandării 2011/217/UE, Comisia a creat în 2011 un grup operativ privind procesul de autorizare a vehiculelor. Raportul final al acestui grup operativ a fost publicat pe site-ul agenției în iulie 2012.
- (6) La 30 ianuarie 2013, Comisia a adoptat propuneri legislative pentru un al patrulea pachet feroviar. Aceste propuneri iau în considerare concluziile grupului operativ menționat mai sus și includ o procedură îmbunătățită pentru autorizarea vehiculelor și a subsistemelor. Clarificările din prezenta recomandare sunt necesare pentru optimizarea punerii în aplicare a cadrului juridic actual.

⁽¹⁾ Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară) (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).

⁽³⁾ Recomandarea 2011/217/UE a Comisiei din 29 martie 2011 privind autorizația de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 95, 8.4.2011, p. 1).

- (7) Prin urmare, este necesară extinderea Recomandării 2011/217/UE pentru a acoperi alte aspecte legate de procedura de autorizare și pentru a clarifica următoarele aspecte:
- relația dintre cerințele esențiale, specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) și reglementările naționale;
 - utilizarea metodelor de siguranță comune în vederea autorizării;
 - integritatea STI și a reglementărilor naționale;
 - verificările care nu sunt cuprinse în domeniul de aplicare al autorizației de punere în funcțiune;
 - testarea;
 - declarația de verificare a producătorului sau a părții contractante;
 - recunoașterea reciprocă;
 - dosarul tehnic;
 - rolurile și responsabilitățile înainte, în timpul și după autorizare;
 - rolul sistemului de management al siguranței; și
 - gestionarea modificărilor.
- (8) Din motive de claritate și simplificare, este de preferat să se înlocuiască Recomandarea 2011/217/UE cu prezenta recomandare.
- (9) După consultarea comitetului menționat la articolul 29 din Directiva 2008/57/CE,

ADOPTĂ PREZENTA RECOMANDARE:

1. Statele membre trebuie să se asigure că autoritățile naționale de siguranță, întreprinderile feroviare, administrațiile de infrastructură, organismele de evaluare, entitățile responsabile cu întreținerea, producătorii, solicitanții autorizației de punere în funcțiune și alți factori implicați în autorizarea punerii în funcțiune și utilizarea subsistemelor structurale și a vehiculelor cunosc și iau în considerare principiile și orientările prevăzute la punctele 2-116.

DEFINIȚII

2. În sensul prezentei recomandări, se aplică definițiile din Directivele 2008/57/CE și 2004/49/CE. În special, termenii „întreprinderi feroviare”, „administratori de infrastructură”, „deținători ai vehiculelor” și „entitate responsabilă cu întreținerea” sunt utilizați pe baza rolurilor și responsabilităților definite la articolele 3 și 4 din Directiva 2004/49/CE. Orice entitate care îndeplinește unul dintre rolurile menționate la aceste articole poate îndeplini și alt rol (de exemplu, o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură poate fi și deținător de vehicule). De asemenea, se aplică următoarele definiții:
 - (a) „stare de funcționare nominală” înseamnă modul normal de funcționare și condițiile de degradare previzibile (inclusiv uzura) în limitele și condițiile de utilizare specificate în dosarele tehnice și de întreținere. Acest termen acoperă toate condițiile în care este proiectat să funcționeze subsistemul și limitele sale tehnice;
 - (b) „caracteristici de proiectare de bază” înseamnă caracteristicile unui subsistem definite în certificatul de examinare de tip sau de examinare a proiectului;
 - (c) „integrare în condiții de siguranță” înseamnă acțiunea care asigură că includerea unui element (de exemplu, un nou tip de vehicul, proiect de rețea, subsistem, piesă, componentă, constituent, software, procedură, organizație) într-un sistem mai mare nu creează un risc inacceptabil pentru sistemul rezultat;

- (d) „stabilirea compatibilității tehnice cu rețeaua” înseamnă verificarea și documentarea în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” a parametrilor tipului de vehicul care sunt relevanți pentru compatibilitatea tehnică a acestuia cu rețeaua respectivă și, unde este cazul, conformitatea cu valorile-limită specificate pentru această rețea; parametrii includ caracteristicile fizice și funcțiile; verificarea trebuie să fie efectuată în conformitate cu regulile aplicabile pentru rețeaua respectivă;
- (e) „compatibilitate tehnică” înseamnă capacitatea a două sau mai multe subsisteme structurale sau părți ale acestora care au cel puțin o interfață comună de a interacționa păstrându-și în același timp starea de funcționare nominală individuală și nivelul preconizat de performanță;
- (f) „organism de evaluare” înseamnă organismul notificat, organismul desemnat sau organismul de evaluare a riscului;
- (g) „organism notificat” înseamnă un organism astfel cum este definit la articolul 2 litera (j) din Directiva 2008/57/CE;
- (h) „organism desemnat” înseamnă un organism desemnat de un stat membru în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE pentru verificarea conformității unui subsistem cu reglementările naționale;
- (i) „organism de evaluare a riscurilor” înseamnă un organism așa cum este definit la articolul 3 alineatul (14) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei ⁽¹⁾;
- (j) „declarația de verificare” CE, înseamnă, în cazul unui subsistem, declarația de verificare „CE” stabilită în temeiul articolului 18 și al anexei V la Directiva 2008/57/CE care atestă faptul că subsistemul respectă cerințele legislației europene aplicabile, inclusiv orice reglementări naționale folosite pentru punerea în aplicare a cerințelor esențiale din Directiva 2008/57/CE;
- (k) „proiect de rețea” înseamnă un proiect pentru punerea în funcțiune a unui echipament fix nou, reînnoit sau modernizat, format din mai multe subsisteme structurale;
- (l) „caracteristicile rețelei” înseamnă caracteristicile unei rețele astfel cum sunt descrise de STI și, acolo unde este cazul, de reglementările naționale;
- (m) „dosar tehnic care însoțește declarația de verificare” CE, înseamnă totalitatea dosarelor și a documentației întocmite de solicitant conform cerințelor tuturor dispozițiilor UE aplicabile pentru un subsistem;
- (n) „documentație depusă pentru autorizare” înseamnă dosarul prezentat de solicitant autorității naționale de siguranță la momentul solicitării autorizației;
- (o) „solicitant” înseamnă semnatarul declarației de verificare „CE” conform articolului 18 din Directiva 2008/57/CE, care solicită autorizarea punerii în funcțiune a unui subsistem. În cazul în care sunt solicitate metode de siguranță comune pentru evaluarea riscului (MSC EV), în temeiul articolului 15 din Directiva 2008/57/CE, solicitantul autorizării își asumă rolul „părții care înaintează propunerea”, în conformitate cu MSC EV.
- (p) „solicitantul autorizării vehiculului/proiectului de rețea” înseamnă entitatea care solicită autorizarea punerii în funcțiune a unui vehicul, respectiv a unui proiect de rețea. În cazul în care sunt solicitate metode de siguranță comune pentru evaluarea riscului (MSC EV), în temeiul articolului 15 din Directiva 2008/57/CE, solicitantul autorizării își asumă rolul „părții care înaintează propunerea”, în conformitate cu MSC EV.

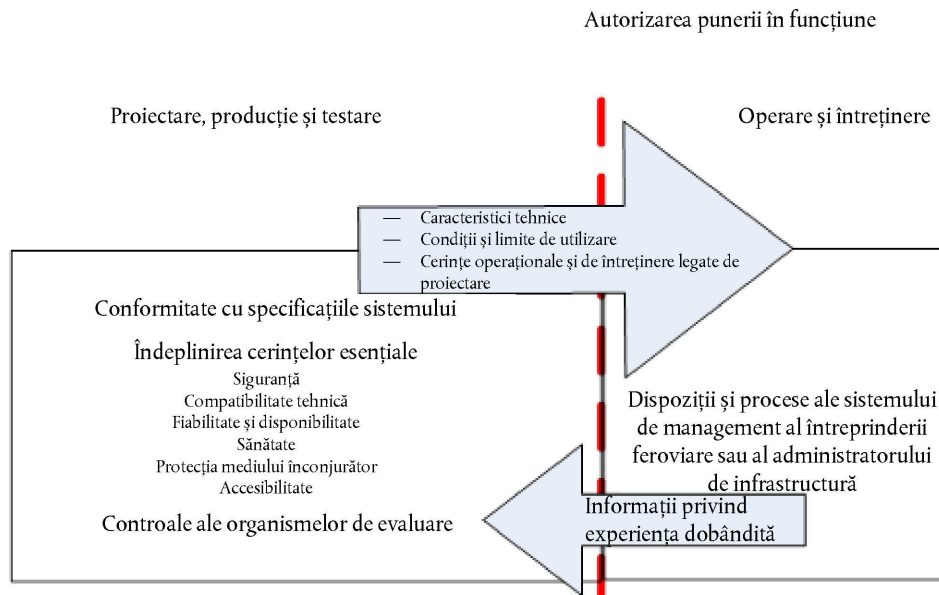
AUTORIZAREA PUNERII ÎN FUNCȚIUNE A SUBSISTEMELOR

3. Autorizarea punerii în funcțiune a unui subsistem reprezintă recunoașterea de către statul membru a faptului că solicitantul a demonstrat că subsistemul îndeplinește, în stare de funcționare nominală, toate cerințele esențiale din Directiva 2008/57/CE ⁽²⁾ la integrarea în sistemul feroviar. Potrivit articolului 17 alineatul (1) din

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009 (JO L 121, 3.5.2013, p. 11).

⁽²⁾ Directiva 2008/57/CE stabilește în anexa III cerințele esențiale pentru sistemul feroviar [articolul 3 alineatul (1)]. Aceste cerințe sunt specifice sectorului feroviar. Sistemul feroviar, subsistemele, elementele de interoperabilitate și toate interfețele trebuie să îndeplinească aceste cerințe esențiale [articolul 4 alineatul (1)]. Îndeplinirea cerințelor esențiale este o condiție esențială pentru punerea în funcțiune a unui subsistem structural. Respectarea cerințelor esențiale din Directiva 2008/57/CE nu aduce atingere celorlalte dispoziții ale UE [articolul 3 alineatul (2)].

aceeași directivă, acest fapt este demonstrat printr-o declarație de verificare „CE”. Diagrama de mai jos prezintă pe scurt activitățile derulate înaintea și după autorizarea punerii în funcțiune a unui subsistem structural:



AUTORIZAREA PUNERII ÎN FUNCȚIUNE A VEHICULELOR ȘI AUTORIZAREA UNOR TIPURI DE VEHICULE

4. În scopul autorizării, un vehicul este compus din subsistemul „material rulant” și, unde este cazul, subsistemul „control-comandă și semnalizare la bord”. Autorizația de tip a unui vehicul sau autorizația individuală de punere în funcțiune a unui vehicul reprezintă o autorizație colectivă a subsistemului sau subsistemelor care compun vehiculul.
5. Cerințele impuse de subsistemele funcționale și care afectează starea (de funcționare) nominală a vehiculului (inclusiv, de exemplu, cerințele de performanță operațională) sunt prevăzute în STI structurale relevante sau, în cazurile autorizate de Directiva 2008/57/CE, în reglementările naționale (de exemplu, sisteme CCS de clasă B).
6. Dat fiind că vehiculele sunt compuse din unul sau mai multe subsisteme, dispozițiile referitoare la subsisteme din capitolul IV al Directivei 2008/57/CE se aplică subsistemelor relevante ale vehiculului sau tipului de vehicul, fără a aduce atingere celorlalte dispoziții din capitolul V.
7. Pentru autorizațiile referitoare la vehiculele compuse din mai multe subsisteme, solicitantul autorizării vehiculului sau a tipului de vehicul poate combina declarațiile de verificare „CE” pentru ambele subsisteme într-o singură declarație de verificare „CE”, astfel cum este menționată în anexa V la Directiva 2008/57/CE, pentru a demonstra că vehiculele de acest tip în ansamblul lor, în starea lor nominală de funcționare, atunci când sunt integrate în sistemul feroviar, îndeplinesc cerințele legislației europene aplicabile, inclusiv cerințele esențiale ale Directivei 2008/57/CE.
8. O singură autorizație pentru un tip de vehicul sau o autorizație de punere în funcțiune a vehiculelor individuale ar trebui să fie suficientă pentru întreaga rețea feroviară din cadrul UE atunci când sunt îndeplinite condițiile specificate în Directiva 2008/57/CE. De exemplu, acesta este cazul unui vehicul sau tip de vehicul care îndeplinește cerințele STI și care urmează să fie autorizat cu condiția utilizării doar într-o rețea care respectă STI (dar numai dacă STI relevante care au fost aplicate în scopul autorizărilor în cauză nu conțin puncte deschise și cazuri specifice referitoare la compatibilitatea dintre rețea și vehicul).
9. Procedurile de autorizare a tipurilor de vehicule și a vehiculelor individuale sunt armonizate și includ etape clare cu termene-limită fixe.
10. Normele aplicabile pentru autorizarea punerii în funcțiune a vehiculelor și a tipurilor de vehicule trebuie să fie stabile, transparente și nediscriminatorii. Normele trebuie să fie STI sau, atunci când Directiva 2008/57/CE permite acest lucru, reglementări naționale notificate Comisiei și puse la dispoziție prin intermediul unei baze de date create de Comisie. Din momentul adoptării unei STI, statele membre nu trebuie să adopte alte norme naționale referitoare la produsele sau părțile subsistemului reglementate de respectiva STI (cu excepția celor

privind „punctele deschise”). În cazul vehiculelor și tipurilor de vehicule care nu respectă cerințele STI, principiul recunoașterii reciproce trebuie aplicat într-o măsură cât mai mare pentru a evita cerințele inutile și verificările redundante, cu excepția cazului în care acestea sunt strict necesare pentru verificarea compatibilității tehnice a unui vehicul de acest tip cu rețeaua relevantă.

11. Autorizațiile referitoare la vehicule trebuie să facă referire la caracteristicile tehnice privind starea de funcționare nominală a vehiculelor, inclusiv la limitele și condițiile de utilizare și să indice rețeaua (rețelele) ⁽¹⁾ din statul membru (statele membre) pentru care sunt autorizate vehiculele de tipul respectiv. Caracteristicile tehnice indicate în autorizație trebuie să fie:
 - declarate de producători sau de părțile contractante, în calitatea acestora de solicitanți ai autorizării vehiculului sau tipului de vehicul;
 - verificate și certificate de organismele de evaluare; și
 - documentate în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”.
12. Caracteristicile tehnice menționate în recomandarea 11 de mai sus sunt aceleași pentru orice vehicul individual de același tip.
13. Nici autorizarea de tip, nici autorizarea punerii în funcțiune a unui vehicul individual nu trebuie să fie legată de un anumit traseu, de o anumită întreprindere feroviară, entitate responsabilă cu întreținerea sau de un anumit deținător.
14. Pentru a evita necesitatea autorizării unor tipuri de vehicule și a punerii în funcțiune a vehiculelor individuale pentru anumite trasee și pentru a evita necesitatea reautorizării în cazul în care caracteristicile unui traseu se modifică, limitele și condițiile de utilizare asociate unei autorizații pentru un vehicul trebuie să fie definite în funcție de parametrii caracteristicilor tehnice de proiectare ale infrastructurii, și nu în funcție de elementele geografice.

AUTORIZAREA DE TIP

15. Caracteristicile stării de funcționare nominale a unui vehicul care sunt evaluate în vederea autorizării sunt cele asociate tipului de vehicul. Un tip de vehicul poate fi autorizat mai întâi în conformitate cu articolul 26 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, iar ulterior vehiculele individuale de acel tip (inclusiv o serie de vehicule individuale) pot fi autorizate prin verificarea conformității acestora cu tipul în cauză, conform articolului 26 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE. În mod alternativ, autorizarea primului vehicul de un anumit tip va conferi o autorizare a tipului de vehicul, conform articolului 26 alineatul (2) din Directiva 2008/57/CE. Acest lucru permite, de asemenea, autorizarea vehiculelor individuale ulterioare de același tip prin verificarea conformității de tip, conform articolului 26 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE. Acest concept de autorizare a tipului de vehicul permite producătorilor să pună tipurile de vehicule pe piață și să le includă în cataloage, oferind astfel clienților beneficiile unei autorizări fără a fi construit deja vehiculele individuale de tipul respectiv pe care le poate comanda un client. Unul dintre obiectivele acestui concept este de a înlătura o mare parte din riscul asociat autorizării pentru cei care achiziționează vehicule de tipul respectiv.
16. Conceptul de tip este relevant și pentru compatibilitatea cu traseul. Pentru a evalua dacă traseul suportă un tren, o întreprindere feroviară compară caracteristicile unui tren compus din vehicule de un anumit tip cu informațiile puse la dispoziție de administratorul de infrastructură în registrul de infrastructură. Obligația administratorilor de infrastructură de a face publică natura infrastructurii există deja [Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾, în ceea ce privește accesul la rețea; Directiva 2004/49/CE, Directiva 2008/57/CE și STI referitoare la „exploatarea și gestionarea traficului”, în ceea ce privește exploatarea]. Până la crearea și completarea registrului de infrastructură, administratorii de infrastructură trebuie să publice aceste informații sub o altă formă. Acest lucru nu dă dreptul administratorilor de infrastructură să impună o a doua autorizare pentru vehiculele sau trenurile întreprinderilor feroviare.
17. Procedura de autorizare a vehiculelor și cea de exploatare și întreținere ulterioară a anumitor vehicule reprezintă două proceduri diferite, reglementate de dispoziții distincte. Această separare permite vehiculelor de același tip să fie introduse pe piață de producători care dețin deja o autorizație, să fie operate de întreprinderi feroviare diferite și să fie întreținute de entități responsabile cu întreținerea (ERI) diferite, în conformitate cu regimuri de întreținere diferite în funcție de contextul operațional.

⁽¹⁾ Teritoriul unui stat membru poate include una sau mai multe rețele feroviare.

⁽²⁾ Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tariful de utilizare a infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO L 75, 15.3.2001, p. 29).

18. Pentru tipurile de vehicule supuse autorizării în mai multe state membre (de exemplu, pentru funcționarea pe un coridor), autoritățile naționale de siguranță pot alege să coopereze pentru a emite autorizațiile inițiale și autorizațiile suplimentare în același timp (autorizare „simultană”). Acest lucru permite autorităților naționale de siguranță relevante să își împartă munca (de exemplu, fiecare se poate ocupa de un anumit domeniu) și autorității naționale de siguranță care emite autorizația inițială să recunoască și să beneficieze de munca depusă de celelalte autorități naționale de siguranță.

AUTORIZAREA PUNERII ÎN FUNCȚIUNE A SUBSISTEMELOR DE INSTALAȚII FIXE

19. Trebuie subliniat faptul că STI pentru instalații fixe nu conțin un set complet de cerințe pe care trebuie să le respecte subsistemul respectiv. Cerințele prevăzute în STI includ elementele care sunt relevante pentru compatibilitatea subsistemelor de instalații fixe cu un vehicul care respectă STI.
20. Pentru instalațiile fixe, în afară de aplicarea STI, pentru a respecta cerințele esențiale ale tuturor dispozițiilor UE aplicabile, statele membre pot solicita aplicarea altor norme — care nu trebuie armonizate pentru a întruni obiectivele Directivei 2008/57/CE — cum ar fi cele privind siguranța în materie de electricitate, geniul civil, construcțiile, elementele sanitare, codurile de protecție împotriva incendiilor etc. Aceste norme nu trebuie să fie contrare dispozițiilor STI.
21. Pentru un proiect de rețea format din mai multe subsisteme de instalații fixe, se sugerează, pentru a simplifica procesul, ca solicitantul să combine declarațiile de verificare „CE” pentru fiecare subsistem menționate în anexa V la Directiva 2008/57/CE într-o singură declarație de verificare „CE” pentru proiectul de rețea în ansamblu, pentru a demonstra că proiectul de rețea, în ansamblul său, atunci când este integrat în sistemul feroviar, îndeplinește cerințele legislației europene aplicabile, inclusiv cerințele esențiale ale Directivei 2008/57/CE.
22. Reglementările naționale aplicabile pentru autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor de instalații fixe trebuie să fie stabile, transparente și nediscriminatorii. Fără a aduce atingere recomandărilor 19 și 20 de mai sus, normele referitoare la cerințele esențiale ale sistemului feroviar prevăzute de Directiva 2008/57/CE ar trebui să fie reprezentate de STI, sau, atunci când Directiva 2008/57/CE permite acest lucru, de reglementări naționale notificate Comisiei și puse la dispoziție prin intermediul unei baze de date create de Comisie. Din momentul adoptării unei STI, statele membre nu trebuie să adopte alte norme naționale referitoare la produsele sau părțile subsistemelor reglementate de respectiva STI (cu excepția aspectelor declarate în mod corespunzător drept „puncte deschise” în respectivele STI).
23. Autorizația de punere în funcțiune a subsistemelor de instalații fixe trebuie să facă referire la caracteristicile tehnice ale acestora, inclusiv la limitele și condițiile de utilizare. Caracteristicile tehnice indicate în autorizația de punere în funcțiune trebuie să fie:
- declarate de solicitant;
 - verificate și certificate de organismele de evaluare; și
 - documentate în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”.
24. Procedura de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemelor de instalații fixe și cea de exploatare și de întreținere a respectivelor subsisteme constituie două proceduri diferite, reglementate de dispoziții distincte.

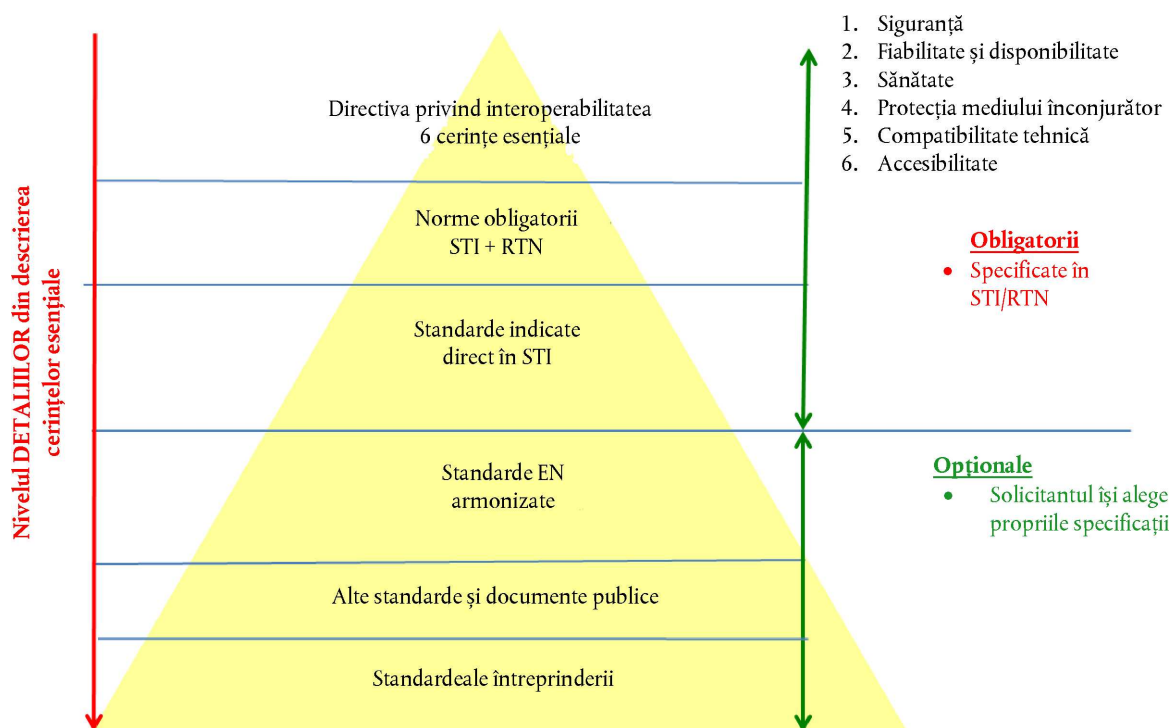
CERINȚE ESENȚIALE, SPECIFICAȚII TEHNICE DE INTEROPERABILITATE (STI) ȘI REGLEMENTĂRI NAȚIONALE

25. Directiva privind interoperabilitatea stabilește cerințele esențiale pentru sistemul feroviar. Acestea sunt „toate condițiile precizate în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele” [articolul 2 litera (g) din Directiva 2008/57/CE]. Prin urmare, cerințele esențiale pentru sistemul feroviar sunt exhaustive. Un stat membru sau o autoritate națională de siguranță nu poate impune alte cerințe sau condiții decât cele prevăzute la articolul 17.
26. Compatibilitatea tehnică la interfața dintre rețea și vehicule este crucială pentru siguranță. Aspectul privind siguranța acestei interfețe ar putea fi dovedit prin utilizarea sistemelor de referință sau a estimărilor explicite ale riscului în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 352/2009 al Comisiei ⁽¹⁾ (MSC ER). Totuși, pentru a asigura interoperabilitatea, compatibilitatea tehnică trebuie dovedită în baza reglementărilor armonizate ale

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 352/2009 al Comisiei din 24 aprilie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea riscului (JO L 108, 29.4.2009, p. 4). Acest regulament va fi abrogat și înlocuit începând cu data de 21 mai 2015 de Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013.

Uniunii Europene, mai exact în baza STI sau, dacă nu există astfel de reglementări, în baza reglementărilor naționale. Prin urmare, pentru a asigura interoperabilitatea, interfețele dintre vehicul și rețea trebuie demonstrate folosind o abordare bazată pe norme.

27. Drept urmare, pe de o parte, STI trebuie să definească în mod exhaustiv interfețele menționate în recomandarea 26. De asemenea, STI trebuie să definească în întregime toți parametrii de bază și toate interfețele sistemului-țintă care urmează să facă obiectul unei verificări explicite în vederea autorizării, precum și cerințele relevante de evaluare a conformității.
28. Pe de altă parte, STI trebuie să specifice cerințele doar „în măsura în care este necesar” pentru a asigura un nivel optim de armonizare tehnică și dispozițiile obligatorii necesare pentru îndeplinirea cerințelor esențiale din Directiva 2008/57/CE și pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite la articolul 1 din directiva respectivă [articolul 5 alineatul (3)]. Prin urmare, STI trebuie să specifice cerințele numai la nivelul de detaliere care trebuie armonizat în vederea realizării acestor obiective, respectând în același timp cerințele esențiale. De asemenea, STI specifică interfețele dintre subsisteme. Fiecare STI indică un subsistem-țintă care poate fi obținut treptat într-un interval de timp rezonabil.
29. Solicitanții trebuie să aibă libertatea de a alege soluțiile tehnice pe care le utilizează pentru a îndeplini cerințele esențiale, cu condiția ca specificațiile acestor soluții tehnice să respecte STI și alte reglementări aplicabile.
30. Pentru îndeplinirea obiectivului de creare a unui spațiu feroviar unic european fără frontiere interne, specificațiile tehnice ale produselor care îndeplinesc cerințele esențiale pot fi stabilite în standarde armonizate (EN). În anumite cazuri, standardele armonizate care acoperă parametrii de bază ai STI oferă prezumția de conformitate cu anumite clauze ale STI. În spiritul noii abordări a armonizării și standardizării tehnice, aplicarea acestor standarde rămâne opțională, dar referințele acestora sunt publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* (JOUE). De asemenea, aceste specificații trebuie să fie enumerate în ghidurile de aplicare a STI pentru a facilita utilizarea lor de către industrie. Aceste specificații trebuie să rămână complementare STI.
31. Ierarhia și nivelul de detaliere al specificațiilor menționate în recomandările 26-30 sunt ilustrate în diagrama de mai jos:



32. STI nu trebuie să repete dispozițiile menite să garanteze faptul că starea de funcționare nominală a unui subsistem sau vehicul respectă cerințele din alte directive aplicabile.
33. Cerințele care decurg din dispozițiile UE, altele decât Directiva 2008/57/CE, trebuie, de asemenea, să fie aplicate atunci când un subsistem sau vehicul este proiectat/planificat și pus în funcțiune în starea sa de funcționare nominală. Solicitantul trebuie să se asigure că aceste cerințe sunt îndeplinite.

34. Fără a aduce atingere recomandărilor 19 și 20, reglementările naționale continuă să se aplice pentru autorizări doar în cazurile specificate la articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE. Este vorba despre
- cazurile în care nu există o STI relevantă, mai exact:
 - (a) punctele deschise din STI;
 - (b) rețelele și vehiculele care nu sunt incluse (și nu sunt destinate să fie incluse) în domeniul de aplicare al STI;
 - (c) cerințele legate de sistemele moștenite (mai exact, interfețele sistemului care nu sunt destinate să fie incluse în domeniul de aplicare al STI);
 - (d) cerințele pentru vehiculele care nu respectă STI puse în funcțiune înainte de intrarea în vigoare a STI sau în cursul unei perioade de tranziție;
 - derogări, pentru care se aplică articolul 9 din Directiva 2008/57/CE;
 - cazuri specifice definite în STI, care includ variații naționale în sistemul-țintă.
35. În cazurile enumerate la recomandarea 34, statele membre trebuie să utilizeze, să facă publice și să aplice normele privind cerințele esențiale, inclusiv cele referitoare la compatibilitatea tehnică dintre vehicule și rețea. Pentru a menține nivelul existent de interoperabilitate și a evita discriminările între solicitanți, aceste norme trebuie să fie la fel de detaliate ca și STI și lipsite de ambiguitate în ceea ce privește cerințele (mai exact, trebuie să specifice valorile solicitate pentru parametrii relevanți și metodele de evaluare a conformității).
36. Dacă se solicită o autorizare suplimentară pentru un tip de vehicul sau pentru vehicule individuale existente care nu respectă STI, articolul 25 din Directiva 2008/57/CE va permite statului membru în care este solicitată autorizarea suplimentară să verifice doar compatibilitatea cu propria rețea. Respectând principiul recunoașterii reciproce descris în recomandările 52-54, statul membru respectiv trebuie să recunoască autorizația inițială de punere în funcțiune, cu excepția cazului în care poate demonstra (solicitantului autorizației suplimentare) că există un risc semnificativ pentru siguranță. Acest fapt respectă nevoia de a evita discriminarea între tipurile de vehicule și vehiculele individuale care au fost autorizate inițial într-un stat membru.
37. Prin urmare, din motive de claritate, statele membre trebuie să specifice în reglementările lor naționale dispozițiile care se aplică: doar vehiculelor și subsistemelor noi la autorizarea inițială; și/sau tipurilor existente; și/sau vehiculelor existente care urmează să primească o nouă autorizație în urma reînnoirii/modernizării; și/sau tuturor subsistemelor și vehiculelor aflate deja în funcțiune.

UTILIZAREA METODELOR DE SIGURANȚĂ COMUNE PENTRU EVALUAREA ȘI APRECIEREA RISCURILOR (MSC ER) ȘI SISTEMUL DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI (SMS)

38. MSC ER sunt obligatorii în contextul autorizării punerii în funcțiune doar în următoarele cazuri:
- (a) când acest lucru este impus pentru un anumit subiect prin STI sau o reglementare națională aplicabilă conform articolului 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE;
 - (b) conform cerințelor articolului 15 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE pentru integrarea în condiții de siguranță a subsistemelor atunci când nu există norme obligatorii.
- În toate celelalte cazuri, utilizarea MSC ER nu este obligatorie în contextul unei astfel de autorizări.
39. Expresia „integrare în condiții de siguranță” poate fi folosită pentru a acoperi:
- (a) integrarea în condiții de siguranță între elementele care alcătuiesc un subsistem;
 - (b) integrarea în condiții de siguranță între subsistemele care alcătuiesc un vehicul sau un proiect de rețea, iar pentru vehicule:
 - (c) integrarea în condiții de siguranță a unui vehicul în ceea ce privește caracteristicile rețelei;
 - (d) integrarea în condiții de siguranță a vehiculelor în SMS-ul întreprinderilor feroviare. Acest aspect include interfețele dintre vehicule, interfețele cu personalul care va opera subsistemul și activitățile de întreținere realizate de o ERI;

- (e) integrarea în condiții de siguranță a unui tren pe anumite trasee pe care operează,
- iar pentru proiectele de rețea:
- (f) integrarea în condiții de siguranță a unui proiect de rețea în ceea ce privește caracteristicile vehiculelor definite în STI și în reglementările naționale;
- (g) integrarea în condiții de siguranță cu părțile adiacente ale rețelei (tronsoane de linii);
- (h) integrarea în condiții de siguranță a proiectului de rețea în SMS al administratorului infrastructurii. Acest aspect include interfețele cu personalul care va exploata proiectul de rețea și activitățile de întreținere efectuate de administratorul de infrastructură sau contractanții săi;
- (i) integrarea în condiții de siguranță a unui proiect de rețea cu tipurile specifice de tren care operează pe acesta.
40. În ceea ce privește relația dintre integrarea în condiții de siguranță și autorizarea punerii în funcțiune a vehiculelor:
- literele (a), (b) și (c) din recomandarea 39 trebuie îndeplinite înainte de autorizarea punerii în funcțiune. Orice condiții și limite de utilizare care decurg din acestea (de exemplu, restricții privind compunerea trenurilor, inclusiv exploatarea sub formă de unități multiple sau exploatarea locomotivelor împreună cu vehiculele care formează trenul) trebuie indicate în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” menționat la articolul 18 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE în așa fel încât utilizatorul subsistemului sau vehiculului autorizat să poată aplica aceste condiții și limite de utilizare în conformitate cu propriul SMS;
 - litera (d) din recomandarea 39 nu face parte din procesul de autorizare. El trebuie îndeplinit de întreprinderea feroviară ținând cont de toate condițiile și limitele de utilizare care rezultă din literele (a), (b) și (c) și din verificarea conformității cu STI și cu reglementările naționale aplicabile;
 - litera (e) din recomandarea 39 nu face parte din procesul de autorizare. El trebuie îndeplinit de întreprinderea feroviară pe baza tuturor informațiilor necesare pentru a stabili caracteristicile trenului și compatibilitatea tren-traseu (de exemplu, condițiile de utilizare, valorile parametrilor interfeței) care decurg din literele (a), (b) și (c) și pe baza informațiilor cuprinse în registrul de infrastructură.
- 40a. În ceea ce privește relația dintre integrarea în condiții de siguranță și autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor fixe și a proiectelor de rețea:
- literele (a), (b), (f) și (g) din recomandarea 39 trebuie să fie îndeplinite înainte de autorizarea punerii în funcțiune. Orice condiții sau limite de utilizare care decurg din acestea trebuie să fie specificate în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” menționat la articolul 18 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE, astfel încât utilizatorul subsistemului sau proiectului de rețea autorizat să poată aplica aceste condiții sau limite de utilizare în conformitate cu propriul său SMS;
 - litera (h) din recomandarea 39 nu face parte din procesul de autorizare. El trebuie îndeplinit de administratorul de infrastructură ținând cont de toate condițiile și limitele de utilizare care rezultă din literele (a), (b) și (c) și din verificarea conformității cu STI și cu reglementările naționale aplicabile;
 - litera (i) din recomandarea 39 nu face parte din procesul de autorizare. El trebuie îndeplinit de administratorul de infrastructură pe baza tuturor informațiilor necesare pentru a stabili caracteristicile traseului și compatibilitatea tren-traseu (de exemplu, condițiile de utilizare, valorile parametrilor interfeței) care decurg din literele (a), (b) și (c) și pe baza informațiilor cuprinse în registrul de tipurilor de vehicule.
41. În ceea ce privește utilizarea MSC ER pentru a verifica integrarea în condiții de siguranță înainte de autorizarea punerii în funcțiune:
- litera (a) din recomandarea 39 este în întregime acoperit de STI referitoare la un subsistem; dacă nu există norme tehnice explicite care să acopere acest aspect, STI poate adopta o abordare bazată pe riscuri, poate solicita aplicarea MSC ER și poate specifica până la ce nivel acceptabil trebuie controlat riscul;
 - dacă nu există norme obligatorii (STI, norme naționale) care să acopere în întregime această interfață, litera (b) din recomandarea 39 trebuie verificat prin folosirea MSC ER;

- litera (c) din recomandarea 39 trebuie acoperit în întregime de STI și, în cazurile prevăzute la articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE, reglementările naționale și această verificare bazată pe norme trebuie îndeplinite de un organism notificat sau de un organism desemnat ca parte a responsabilității sale pentru „verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat” (articolul 18 din Directiva 2008/57/CE), în caz contrar cerințele legate de transparență, nediscriminare și interoperabilitate vor fi compromise;
- prin urmare, utilizarea MSC ER nu este obligatorie pentru litera (c) din recomandarea 39 în cazurile în care există STI sau reglementări naționale. În cazurile în care reglementările naționale nu specifică în întregime această interfață (de exemplu, anumite sisteme de semnalizare moștenite și soluții inovatoare), aceste norme naționale pot impune aplicarea MSC ER pentru gestionarea riscurilor care nu sunt acoperite.

INTEGRITATEA STI ȘI A REGLEMENTĂRILOR NAȚIONALE

42. Este cunoscut faptul că STI au fost create de un grup de experți provenind din asociațiile din domeniu și de autoritățile naționale de siguranță, pe baza reglementărilor naționale și a experienței practice. STI reprezintă „cele mai noi” sau cele mai bune cunoștințe disponibile create de agenție împreună cu acești experți și revizuite de comitetul menționat la articolul 29 din Directiva 2008/57/CE. În acest sens, statele membre au recunoscut că STI sunt potrivite scopului (inclusiv punctele deschise) și sunt obligatorii din punct de vedere juridic. Verificarea sau validarea acestor cerințe obligatorii nu face parte din procesul de autorizare.
43. Cu toate acestea, pentru a menține integritatea STI și a reglementărilor naționale, fiecare entitate are obligația ca, atunci când constată o eventuală deficiență la nivelul STI sau al reglementărilor naționale, să își exprime de urgență îndoielile, însoțite de justificări, prin procedurile aplicabile, astfel încât toate entitățile implicate să fie informate imediat cu privire la orice deficiență și să poată lua măsurile necesare.
44. Statele membre trebuie să ia măsurile necesare pentru modificarea reglementărilor naționale deficiente sau incompatibile.
45. Dacă STI sunt deficiente, se aplică articolul 7 din Directiva 2008/57/CE, iar deficiența trebuie corectată prin:
 - (a) un aviz tehnic al agenției; sau
 - (b) o modificare a STI, sau ambele.În funcție de caz, STI pot fi modificate prin:
 1. modificarea specificațiilor sistemului-țintă;
 2. adăugarea de cazuri specifice, atunci când acestea vizează doar un număr limitat de state membre, iar armonizarea la nivelul UE nu este considerată necesară;
 3. adăugarea de puncte deschise, atunci când armonizarea la nivelul UE este necesară, dar nu poate fi încă inclusă în mod explicit în STI.

VERIFICĂRI CARE NU SUNT CUPRINSE ÎN DOMENIUL DE APLICARE AL AUTORIZAȚIEI DE PUNERE ÎN FUNCȚIUNE

46. Verificarea compatibilității tren-traseu trebuie să fie independentă de autorizarea punerii în funcțiune a unui tip de vehicul sau a unui vehicul individual. Verificarea compatibilității tren-traseu este gestionată de o întreprindere feroviară (sau de un administrator de infrastructură, dacă exploatează trenuri) ca parte a procesului de planificare (de exemplu atunci când se licitează pentru culoare) și de la o zi la alta prin SMS-ul propriu. Pentru a stabili compatibilitatea, întreprinderea feroviară trebuie să obțină informații de la administratorul de infrastructură din registrul de infrastructură și din dosarul tehnic care însoțește declarația de conformitate „CE” al vehiculelor întocmit în momentul autorizării și actualizat ulterior. În perioada de tranziție, mai exact până când registrul de infrastructură este întocmit și completat cu toate datele relevante pentru verificarea compatibilității cu rețeaua, administratorii de infrastructură trebuie să pună la dispoziția întreprinderilor feroviare informațiile necesare prin alte mijloace transparente.
47. Evaluarea capacității unei întreprinderi feroviare de a gestiona exploatarea și întreținerea vehiculelor nu face parte din procedura care duce la autorizare. Acest aspect este acoperit de procedura de certificare în materie de siguranță și de supravegherea continuă din partea autorității naționale de siguranță.
48. Evaluarea capacității unui administrator de infrastructură de a gestiona exploatarea și întreținerea proiectelor de rețele nu face parte din procedura care duce la autorizare. Acest aspect este acoperit de procedura de certificare în materie de siguranță și de supravegherea continuă din partea autorității naționale de siguranță.

49. Evaluarea capacității unei ERI de a gestiona întreținerea unui vehicul nu face parte din procedura de autorizare. Acest aspect este acoperit de SMS-ul întreprinderii feroviare. Dacă se aplică procedura de certificare ERI, SMS-ul întreprinderii feroviare poate lua în considerare această procedură.
50. Drept urmare, solicitantul autorizării unui tip de vehicul sau al autorizării punerii în funcțiune a unui vehicul sau a unui subsistem individual nu este obligat să evalueze caracterul semnificativ al eventualelor modificări aduse de proiectarea vehiculului sau a subsistemului în sistemul feroviar în ansamblu. Dacă solicitantul este întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură care intenționează să exploateze acest vehicul sau subsistem, aplicarea MSC ER în calitate de întreprindere feroviară sau administrator de infrastructură responsabil(ă) de gestionarea modificărilor aduse părții sale din sistemul feroviar este independentă de rolul său de solicitant al autorizării punerii în funcțiune.
51. În practică, dacă producătorul execută un anumit proiect la comanda unei întreprinderi feroviare, de regulă se produce o suprapunere în timp între:
- verificarea conformității unui subsistem structural în vederea întocmirii declarației de verificare „CE” [activitate care include literele (a), (b) și (c) din recomandarea 39]; și
 - integrarea acestui subsistem în SMS-ul întreprinderii feroviare sau al administratorului de infrastructură [activitate care include literele (d) și (e) din recomandarea 39].
- Acest proces face parte dintr-un management de calitate al proiectului care, în anumite circumstanțe, permite reducerea decalajului dintre autorizarea punerii în funcțiune și exploatarea comercială efectivă a vehiculului sau proiectului de rețea. În aceste circumstanțe, autoritatea națională de siguranță intervine în același timp în calitate de:
- autoritate responsabilă de acordare a autorizației pentru un tip de vehicul sau a autorizației de punere în funcțiune a unui vehicul individual; și
 - autoritate responsabilă de supravegherea certificatelor de siguranță sau a autorizațiilor de siguranță.

Cu toate că este posibil ca cele două sarcini să se suprapună în timp, acestea trebuie să își mențină o independență formală, contrapartida în primul caz fiind solicitantul autorizării vehiculului sau tipului de vehicul, iar în cel de-al doilea întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură care intenționează să utilizeze subsistemul sau vehiculul.

RECUNOAȘTEREA RECIPROCĂ A REGLEMENTĂRILOR ȘI VERIFICĂRILOR VEHICULELOR

52. Statele membre trebuie să recunoască în mod reciproc verificările efectuate în conformitate cu reglementările naționale ale celorlalte state membre, cu excepția cazului în care:
- (a) nu există dovezi cu privire la compatibilitatea cu rețeaua; sau
 - (b) un stat membru poate demonstra solicitantului că există un risc substanțial în materie de siguranță;
 - (c) principiul recunoașterii reciproce trebuie aplicat într-o măsură cât mai mare pentru a evita cerințele inutile și verificările redundante, cu excepția cazului în care acestea sunt strict necesare pentru verificarea compatibilității tehnice a vehiculului cu rețeaua relevantă și nu sunt echivalente cu normele statului membru care a efectuat autorizarea inițială.
53. În cazul unor eventuale autorizări suplimentare, statele membre nu trebuie să pună la îndoială reglementările naționale aplicate pentru o autorizare anterioară
- care acoperă punctele deschise ce nu au legătură cu compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea; sau
 - care sunt clasificate ca făcând parte din categoria A în documentul de referință prevăzut la articolul 27 alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE.
54. Fără a ține seama de absența criteriilor generice de acceptare a riscurilor în MSC pentru evaluarea riscurilor, evaluările MSC derulate ca parte a verificărilor impuse de STI trebuie să fie recunoscute reciproc în conformitate cu articolul 7 alineatul (4) din MSC ER ⁽¹⁾.

(1) Va fi înlocuit cu articolul 15 alineatul (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013, care se va aplica începând cu 21 mai 2015.

ROLURI ȘI RESPONSABILITĂȚI

55. Înainte ca punerea în funcțiune a unui sistem să poată fi autorizată, producătorul sau partea contractantă [și anume solicitantul în înțelesul articolului 18 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE] trebuie să efectueze toate activitățile legate de proiectare, construcție și testare sau trebuie să le încredințeze unei entități aflate sub responsabilitatea sa și trebuie să semneze o declarație de verificare „CE”.
56. Organismele notificate verifică conformitatea cu STI și întocmesc certificatul (certIFICATELE) de verificare destinat(e) solicitantului. Articolul 18 alineatul (2) din Directiva 2008/57/CE prevede că verificarea organismului notificat „include, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la articolele 34 și 35”. Aceasta înseamnă că organismul notificat este implicat în verificarea compatibilității tehnice cu alte subsisteme, ceea ce marchează o coerență cu faptul că STI acoperă compatibilitatea tehnică. Domeniul de aplicare al acestor verificări este limitat la STI relevante. Fiecare organism notificat întocmește un dosar tehnic referitor la verificările pe care le-a efectuat.
57. Prevederile din recomandarea 56. se aplică *mutatis mutandis* organismelor desemnate și reglementărilor naționale.
58. În temeiul articolului 15 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, rolul autorităților naționale de siguranță în ceea ce privește autorizarea punerii în funcțiune trebuie să fie acela de a efectua o verificare a documentelor care însoțesc solicitarea de punere în funcțiune și care oferă dovezi cu privire la caracterul adecvat al procedurii de verificare. Această verificare trebuie să fie reprezentată de controlul caracterului complet, al relevanței și al coerenței documentației depuse pentru autorizare. Verificarea este limitată la aspectele aflate în competența autorităților naționale de siguranță (feroviare), definite în Directiva 2004/49/CE.
59. Dacă un stat membru (sau o autoritate națională de siguranță) descoperă o problemă privind solicitarea autorizării punerii în funcțiune legată de faptul că un subsistem structural acoperit de declarația de verificare „CE” însoțită de dosarul tehnic nu respectă în întregime dispozițiile Directivei 2008/57/CE și mai ales nu îndeplinește cerințele esențiale, trebuie să se aplice articolul 19 din Directiva 2008/57/CE. Acest principiu se aplică *mutatis mutandis* elementelor constitutive de interoperabilitate, în conformitate cu articolul 14 din Directiva 2008/57/CE.
60. Autoritățile naționale de siguranță nu trebuie să repete controalele desfășurate ca parte a procedurii de verificare.
61. Autoritățile naționale de siguranță nu trebuie să încerce să efectueze sau să reproducă activitatea organismelor de reglementare, a organismelor notificate, a organismelor desemnate sau a organismelor de evaluare a riscurilor.
62. Autoritățile naționale de siguranță nu trebuie să efectueze o verificare sistematică detaliată a muncii depuse de solicitant, de organismul notificat, de organismul desemnat și de organismul responsabil de MSC pentru evaluarea riscurilor sau o validare sistematică a rezultatelor acestora. Autoritățile naționale de siguranță pot pune sub semnul întrebării verificările organismului de evaluare doar dacă există îndoieli justificate. În acest caz, trebuie respectate principiile proporționalității (ținând cont de nivelul de risc), nediscriminării și transparenței. Pot apărea îndoieli justificate mai ales în baza verificărilor indicate în recomandarea 58 sau atunci când experiența dobândită demonstrează că un subsistem similar nu respectă cerințele esențiale definite la articolul 19 din Directiva 2008/57/CE.
63. În conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Directiva 2008/57/CE, pentru organismele notificate (și *mutatis mutandis* pentru organismele desemnate), statele membre trebuie să instituie sisteme pentru asigurarea competenței organismelor de evaluare și trebuie să ia măsuri pentru a soluționa cazurile de neconformitate cu legislația aplicabilă. Pentru asigurarea unei abordări comune, Comisia, asistată de agenție, trebuie să dețină un rol de coordonare în această privință.
64. Solicitanții, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, împreună cu ERI, trebuie să ia în considerare experiența practică privind tipurile de vehicule și proiectele de subsisteme deja autorizate sau privind identificarea riscurilor gestionate și trebuie să aplice acțiuni corective corespunzătoare.
65. Solicitanții trebuie să efectueze aceste acțiuni corective înainte de a prezenta cererea de autorizare și trebuie să li se solicite să facă acest lucru imediat ce necesitatea este depistată.
66. În cazul vehiculelor și al subsistemelor care se află deja în folosință, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să aplice aceste măsuri corective în cadrul propriului SMS. Sistemele de management al siguranței ale întreprinderilor feroviare trebuie să garanteze faptul că ERI care întrețin vehiculele folosite de acestea introduc schimbările necesare în sistemul lor de întreținere.

67. Așa cum, înainte de autorizare, rolul autorității naționale de siguranță nu este să specifice o soluție de proiectare, în mod similar rolul de supraveghere al autorităților naționale de siguranță nu este să recomande acțiuni corective în cazul experienței practice. În schimb, autoritățile naționale de siguranță trebuie să monitorizeze conformitatea unei întreprinderi feroviare sau a unui administrator de infrastructură cu propriul SMS. Autoritățile naționale de siguranță trebuie să verifice dacă întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură definesc, implementează și gestionează măsurile corective corespunzătoare prin intermediul propriului SMS.
68. Directiva 2004/49/CE atribuie administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare responsabilitatea pentru părțile lor din sistem. Întreprinderea feroviară este singura responsabilă de exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor sale. Rolul administratorului de infrastructură este limitat la administrarea infrastructurii, drept urmare el nu are nicio responsabilitate în ceea ce privește exploatarea trenurilor, în afară de faptul că emite autorizația de circulație a trenurilor. Administratorul de infrastructură nu are niciun alt rol în ceea ce privește autorizarea.
69. Evaluarea capacității unui subcontractant (de exemplu, deținător) de a-și gestiona partea care îi revine din exploatarea și întreținerea vehiculelor nu face parte din procesul care conduce la autorizare. Acest aspect este acoperit de obligația întreprinderii feroviare care folosește vehiculele autorizate de a se asigura prin propriul SMS că există o entitate adecvată responsabilă cu întreținerea, conform articolului 14a din Directiva 2004/49/CE.
70. Articolul 14a alineatul (1) din Directiva 2004/49/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2008/110/CE, prevede că, înainte de a fi pus în funcțiune sau utilizat în cadrul rețelei, fiecărui vehicul trebuie să îi fie atribuită o ERI. Autorizarea punerii în funcțiune este independentă de exploatarea unui vehicul de o întreprindere feroviară sau de întreținerea vehiculului de către o ERI; mai mult, Directiva 2004/49/CE face referire la exploatarea (utilizarea) și întreținerea vehiculelor. Drept urmare, ERI pot fi atribuite înainte sau după ce s-a autorizat punerea în funcțiune a unui vehicul, dar întotdeauna înainte de înregistrarea acestuia în registrul național al vehiculelor (ERI este un câmp obligatoriu în RNV) și înainte de utilizarea sa efectivă în rețea.
71. Organizațiile trebuie să gestioneze riscurile generate de activitățile lor. Responsabilitatea gestionării riscurilor trebuie să aparțină părților care dețin cea mai mare capacitate de a le gestiona.
72. Întrucât întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură sunt singurele părți care sunt obligate să dețină certificări și autorizații în materie de siguranță bazate pe SMS, aceste organizații trebuie să dețină un rol-cheie în gestionarea contribuțiilor altor entități și în luarea deciziilor corecte legate de contribuțiile acestora. Atunci când întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură iau astfel de decizii sau măsuri în temeiul sistemelor lor de management al siguranței, acest lucru nu afectează responsabilitățile altor entități, cum ar fi deținătorii, ERI sau producătorii.
73. Împărțirea responsabilităților operaționale între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură este definită în STI referitoare la exploatarea și gestionarea traficului.
74. Întreprinderile feroviare trebuie considerate cele mai potrivite și mai competente pentru:
- a identifica riscurile potențiale asociate operațiunilor planificate ale acestora, inclusiv întreținerea, și pentru a implementa măsuri de control, cum ar fi verificarea plăcărilor;
 - a informa în mod corespunzător contractanții și furnizorii cu privire la nevoile lor operaționale, cum ar fi performanțele cerute, disponibilitatea și fiabilitatea vehiculelor;
 - a monitoriza performanțele vehiculelor;
 - a oferi informații regulate și cuprinzătoare deținătorului și ERI, după caz, cu privire la operațiuni și performanțe; și
 - a efectua analize ale contractului pentru a înțelege și a pune în discuție performanțele contractuale.
75. Pe de altă parte, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură nu trebuie considerați cei mai potriviți sau competenți pentru a gestiona în mod direct toate riscurile de-a lungul întregului lanț de distribuție. Pentru a-și îndeplini responsabilitățile, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să instituie obligații contractuale pentru furnizarea de bunuri și prestarea de servicii în conformitate cu propriile sisteme de management al siguranței, luând în considerare responsabilitățile juridice ale celorlalte părți. Este o practică obișnuită ca vehiculele aflate deja în funcțiune să fie modificate pentru corectarea defecțelor și îmbunătățirea continuă a performanțelor. Gestionarea acestor modificări în condiții de siguranță reprezintă responsabilitatea întreprinderii feroviare. Această responsabilitate trebuie îndeplinită prin aplicarea procedurilor de management al modificărilor prevăzute în propriul SMS și în regulamentul privind MSC pentru

- evaluarea riscurilor și, atunci când este necesar, prin asigurarea obținerii autorizației de punere în funcțiune a vehiculului modificat. Întreprinderea feroviară trebuie să asigure comunicarea tuturor informațiilor relevante către ERI pentru a-i permite să actualizeze dosarul de întreținere.
76. Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, ERI și deținătorii trebuie să se asigure că sprijinul de care pot avea nevoie pe parcursul acestui proces este prevăzut în contractul cu producătorul.
77. Înainte ca întreprinderea feroviară să cumpere de la administratorii de infrastructură acces la rețea pentru tren, aceasta trebuie mai întâi să cunoască natura accesului oferit spre vânzare de către administratorul de infrastructură. Întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că traseul pentru care intenționează să achiziționeze acces permite exploatarea trenurilor pe care intenționează să le utilizeze.
78. Întreprinderile feroviare trebuie să poată găsi în registrul de infrastructură toate informațiile (referitoare la natura infrastructurii) de care au nevoie pentru a stabili dacă trenul pe care intenționează să îl utilizeze este compatibil cu traseul specific (compatibilitate tren/traseu). Administratorul de infrastructură trebuie să descrie în registrul de infrastructură, pentru fiecare parametru, valorile nominale și, unde este cazul, valorile-limită ale parametrilor interfeței la care este întreținut segmentul de traseu. Întreprinderile feroviare se bazează pe integritatea acestor informații pentru a asigura exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor lor. Administratorul de infrastructură trebuie să informeze întreprinderea feroviară cu privire la orice modificări temporare ale naturii infrastructurii care nu sunt enumerate în registrul de infrastructură.
79. După ce o întreprindere feroviară a stabilit, folosind registrul de infrastructură și dosarul care însoțește autorizația vehiculului/autorizația pentru tipul de vehicul și luând în considerare condițiile de utilizare și alte restricții din autorizația de punere în funcțiune a vehiculului/autorizația pentru tipul de vehicul, că traseul este compatibil cu trenul pe care intenționează să îl utilizeze, aceasta trebuie să consulte prevederile STI legate de „exploatarea și gestionarea traficului” (mai ales secțiunile referitoare la compunerea trenului, sistemul de frânare al trenului și starea de funcționare) pentru a stabili dacă există restricții cu privire la tren care limitează exploatarea pe traseu (de exemplu, limite de viteză, limite de distanță, restricții privind alimentarea cu energie electrică).
80. Dacă un administrator de infrastructură sau o întreprindere feroviară are întrebări legate de utilizarea unui anumit vehicul sau a unei componente de echipament fix pe o anumită linie, trebuie să informeze cealaltă parte pentru a găsi o soluție. Dacă partea care a semnalat problema nu este mulțumită de răspuns, aceasta trebuie să prezinte problema autorității naționale de siguranță, care trebuie să ia decizii conform competențelor sale.
81. Potrivit articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei ⁽¹⁾, întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea trebuie să informeze toate părțile implicate (inclusiv autoritățile naționale de siguranță) cu privire la orice riscuri relevante în materie de siguranță generat de defecte și neconformități de construcție sau de defecțiuni ale echipamentelor tehnice. Această obligație de informare vizează și producătorii și entitățile contractante care au întocmit declarația de verificare „CE” după autorizarea punerii în funcțiune.
82. Pe lângă sarcina de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemelor structurale și în conformitate cu articolul 16 din Directiva 2004/49/CE, autoritățile naționale de siguranță au sarcina de a supraveghea, de asemenea, că întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură operează în conformitate cu cerințele legislației UE și, în cazurile în care Directiva 2008/57/CE permite acest lucru, cu legislația națională. Această supraveghere trebuie să acopere și gestionarea de către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură a riscurilor asociate interfeței cu furnizorii (cum ar fi producătorii, deținătorii și societățile care închiriază material rulant), mai ales în timpul achiziționării de bunuri și servicii și integrării acestora în SMS-urile întreprinderilor feroviare și ale administratorilor de infrastructură.
83. Autoritățile naționale de siguranță se implică în utilizarea unui subsistem și întreținerea acestuia de către o întreprindere feroviară sau administrator de infrastructură în baza propriilor SMS doar în ceea ce privește supravegherea. În mod special, autoritățile naționale de siguranță trebuie să refuze să își asume responsabilitatea pentru îndeplinirea cerințelor esențiale (care revine producătorului/părții contractante sau întreprinderii feroviare/administratorului de infrastructură), specificând sau verificând în mod explicit și/sau aprobând soluții specifice de proiectare, cerințe de întreținere sau măsuri corective. Prin urmare, autoritatea națională de siguranță trebuie să se concentreze asupra caracterului adecvat și corespunzător al sistemelor de management ale entităților responsabile și nu trebuie să acționeze ca „inspector al lucrării finale” în ceea ce privește rezultatele detaliate sau deciziile luate de aceste entități.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea (JO L 320, 17.11.2012, p. 8).

84. Dacă statele membre au în vedere introducerea de măsuri urgente ca urmare a accidentelor sau incidentelor, ele trebuie să recunoască faptul că sistemul de management al siguranței de care dispune întreprinderea feroviară este principalul mecanism de gestionare a noilor riscuri generate de exploatarea vehiculelor care pot fi descoperite în timpul investigațiilor sau concluziilor referitoare la un accident/incident în contextul supravegherii. Chiar dacă un stat membru consideră că este urgent să se adopte o nouă reglementare pentru autorizarea punerii în funcțiune, acesta trebuie să respecte procedurile specificate în legislația aplicabilă a Uniunii, care includ informarea Comisiei cu privire la noul proiect de reglementare, conform Directivei 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ sau a Directivei 2004/49/CE.

TESTARE

85. Singurele teste care pot fi necesare pentru autorizare, care trebuie realizate înainte de autorizarea punerii în funcțiune și care necesită implicarea unui organism de evaluare trebuie să fie testele care sunt:
- specificate în detaliu în STI, module și, unde este cazul, în reglementările naționale;
 - definite de solicitant pentru demonstrarea conformității cu cerințele STI și/sau ale reglementărilor naționale;
 - definite în alte reglementări europene; sau
 - definite de solicitant, în conformitate cu aplicarea MSC ER, după cum este descris în recomandarea 41.
86. Implicarea organismelor notificate și/sau a organismelor desemnate în verificarea conformității cu cerințele esențiale este specificată în STI și, respectiv, reglementările naționale relevante.
87. Testele care nu sunt acoperite de recomandarea 85 (de exemplu, testele de care are nevoie o întreprindere feroviară pentru stabilirea compatibilității tren-traseu înainte de utilizarea unui tip de vehicul sau a unui subsistem nou pe un anumit traseu sau cele de care are nevoie o parte contractantă pentru a stabili conformitatea cu cerințele consumatorului) nu fac parte din procesul de autorizare a punerii în funcțiune.
88. Dacă este necesară testarea pe calea ferată pentru verificarea conformității cu cerințele de autorizare înainte ca autoritatea națională de siguranță să emită autorizația de punere în funcțiune, procedurile operaționale și organizaționale pentru derularea acestor teste trebuie definite în legislația fiecărui stat membru și trebuie să respecte dispozițiile Directivelor 2008/57/CE și 2004/49/CE. Acestea trebuie să acopere atât procedurile administrative, cât și cerințele tehnice și operaționale obligatorii. În general, statele membre pot adopta una dintre următoarele două abordări:
- statul membru poate include competențele privind realizarea testării în certificatul de siguranță al întreprinderii feroviare. Această abordare poate merge până la certificarea unui organism de testare ca întreprindere feroviară având ca domeniu de activitate doar operațiunile de testare;
 - statul membru poate solicita entității competente (care poate fi sau nu autoritatea națională de siguranță) să îi permită să deruleze teste. În acest caz, entitatea competentă (în absența verificării conformității cu cerințele de autorizare de către un organism notificat sau de un organism desemnat) trebuie să dețină suficiente cunoștințe tehnice pentru a lua astfel de decizii. Pentru a îndeplini cerințele legate de transparență și de securitatea juridică, statul membru trebuie să se asigure că entitatea dispune de suficientă independență și trebuie să publice procedura de autorizare a testării în cadrul său juridic național, stipulând în mod clar cerințele sale și criteriile de decizie care vor fi folosite de entitatea competentă pentru acordarea autorizației de testare.
89. Administratorii de infrastructură dețin un rol direct în vederea facilitării procesului de autorizare. În cazul în care o autoritate națională de siguranță solicită teste suplimentare, articolul 23 alineatul (6) din Directiva 2008/57/CE prevede că „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”.

DOSARUL TEHNIC

90. Conform articolului 18 și anexei VI din Directiva 2008/57/CE, o declarație de verificare „CE” a unui subsistem trebuie însoțită de un dosar tehnic, incluzând documentația care descrie subsistemul, documentația care rezultă în urma verificărilor desfășurate de diferite organisme de evaluare și documentația privind elementele legate de condițiile și limitele de utilizare și de instrucțiunile referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere. Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” include toate documentele însoțitoare necesare pentru autorizarea punerii în funcțiune.

⁽¹⁾ 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 (JO L 204, 21.7.1998, p. 37).

91. Un vehicul sau un proiect de rețea este reglementat de dosarul tehnic (dosarele tehnice) care însoțește (însoțesc) declarația de verificare „CE” al(e) subsistemului (subsistemelor) din care este alcătuit.
92. Este posibil să fie necesară intervenția mai multor organisme de evaluare în procesul de verificare a unui subsistem, fiecare intervenind în funcție de domeniul său de competență. Solicitantul trebuie să fie responsabil de întocmirea tuturor dosarelor solicitate în temeiul tuturor dispozițiilor UE aplicabile. Totalitatea acestor dosare tehnice, împreună cu orice alte informații necesare în temeiul legislației UE (inclusiv elementele specificate la punctul 2.4 din anexa VI la Directiva 2008/57/CE poartă numele de „dosar tehnic care însoțește declarația de verificare” CE,” pentru subsistem.
93. Solicitantul autorizării de tip sau a autorizării punerii în funcțiune a unui vehicul trebuie să prezinte documentația necesară pentru autorizare.

Această documentație trebuie să includă dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” întocmit de solicitant pentru subsistemul respectiv.

În cazul unui vehicul format din două subsisteme, documentația necesară pentru autorizare trebuie să includă cele două dosare tehnice care însoțesc declarația de verificare „CE” pentru cele două subsisteme.

Până la adoptarea de către Comisie a unei recomandări care să descrie conținutul documentației care trebuie să fie depusă de solicitant, un stat membru poate permite ca numai o parte din dosarul sau dosarele tehnice care însoțesc declarația de verificare „CE” să fie incluse în documentația necesară pentru cererea de autorizare a unui vehicul sau a unui tip de vehicul. Acest lucru ar trebui să fie menționat în mod clar în reglementările naționale ale statului membru publicate pe site-ul internet al Agenției Europene a Căilor Ferate.

Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” pentru un vehicul, tip de vehicul sau subsistem trebuie să includă toate informațiile menționate în anexa V și documentația care stă la baza declarației (declarațiilor) de verificare „CE” (de exemplu, certificatul (certIFICATELE) de verificare și dosarele tehnice întocmite de organismul (organismele) notificate și desemnate, notele de calcul, evidența testelor și examinărilor efectuate și caracteristicile tehnice care urmează să fie înregistrate în conformitate cu STI și reglementările naționale aplicabile). Informațiile din dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” care nu sunt incluse în documentația depusă pentru autorizare trebuie puse, la cerere, la dispoziția autorității naționale de siguranță relevante.

Documentația care însoțește autorizația inițială de punere în funcțiune a unui vehicul trebuie să fie prezentată autorității naționale de siguranță la momentul autorizării și trebuie să fie păstrată de aceasta ca dovadă a autorizării.

94. Dacă se urmează sugestia inclusă în recomandarea 21, recomandarea 93 ar trebui să se aplice, *mutatis mutandis*, documentației care trebuie să fie depusă pentru autorizarea unui proiect de rețea și dosarelor tehnice care însoțesc declarația de verificare „CE” relevantă.
95. Solicitantul unei autorizații suplimentare de punere în funcțiune a unui vehicul trebuie să completeze dosarul tehnic inițial care însoțește declarația de verificare „CE” cu informațiile solicitate la articolul 23 alineatul (3) sau la articolul 25 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE; aceste informații suplimentare fac parte din informațiile care trebuie să fie prezentate autorității naționale de siguranță. Totuși, solicitantul trebuie să mențină structura dosarului tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”.
96. Partea din dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” în care sunt definite „toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiuni referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere” trebuie, în cazul proiectelor de rețea, să fie pusă la dispoziția administratorului de infrastructură, iar în cazul vehiculelor, la dispoziția întreprinderii feroviare care operează vehiculul, astfel încât aceștia să o poată pune la dispoziția ERI. Pentru vehicule, transmiterea informațiilor cuprinse în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” poate fi efectuată prin intermediul deținătorului vehiculelor. După punerea în funcțiune, întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură, împreună cu ERI, au responsabilitatea de a supraveghea în permanență intervențiile în materie de întreținere și de a modifica aceste informații pentru a se asigura că reflectă ciclul de utilizare și experiența practică (articolele 4 și 9 din Directiva 2004/49/CE).
97. Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie să includă informațiile necesare pentru gestionarea stării de funcționare nominale a vehiculului sau a proiectului de rețea pe durata ciclului de viață.

98. Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie actualizat dacă sunt efectuate verificări suplimentare (de exemplu, verificarea conformității cu reglementările naționale pentru obținerea autorizației suplimentare de punere în funcțiune). În cazul unei autorizații suplimentare, solicitantul trebuie să informeze autoritatea națională de siguranță care a emis autorizația inițială.

DECLARAȚIA DE VERIFICARE „CE”

99. În conformitate cu articolul 15 din Directiva 2008/57/CE și cu articolul 4 alineatele (3) și (4) din Directiva 2004/49/CE, întreprinderile feroviare sau administratorii de infrastructură au responsabilitatea de a se asigura că un vehicul sau un subsistem îndeplinește toate cerințele esențiale atunci când este dat în folosință. Acest fapt nu afectează responsabilitatea celorlalți actori implicați (de exemplu, responsabilitățile semnatarului declarației de verificare „CE”). Fiecare producător, furnizor de servicii de întreținere, deținător de vagoane, furnizor de servicii și entitate de achiziții trebuie să se asigure că materialul rulant, instalațiile, accesoriile și echipamentele și serviciile puse la dispoziție de acestea îndeplinesc cerințele esențiale și că dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” specifică condițiile de utilizare, astfel încât aceste elemente să poată fi exploatate în condiții de siguranță de către întreprinderea feroviară și/sau administratorul de infrastructură.
100. Responsabilitatea asigurării îndeplinirii depline a cerințelor esențiale ale tuturor dispozițiilor UE aplicabile de către subsisteme în stare de funcționare nominală la momentul autorizării aparține exclusiv părții care solicită autorizarea unui subsistem și care emite declarația de verificare „CE”. Pe baza verificării efectuate de organismul notificat sau de organismul desemnat și, unde este cazul, a unei evaluări generale a subsistemului sau vehiculului, solicitantul declară că toate cerințele esențiale sunt îndeplinite. Prin urmare, dacă ulterior se pune sub semnul întrebării îndeplinirea de către un subsistem în starea de funcționare nominală a cerințelor esențiale la momentul autorizării, solicitantul care a semnat declarația de verificare „CE” relevantă trebuie considerat principalul responsabil.
101. Drept urmare, autorizarea de tip sau autorizarea punerii în funcțiune nu trebuie considerate un transfer al responsabilității de a asigura sau a verifica îndeplinirea de către un subsistem a tuturor cerințelor esențiale de la solicitant la autoritatea națională de siguranță care emite autorizația.
102. Dacă respectarea de către un subsistem în stare de funcționare nominală a cerințelor esențiale este pusă sub semnul întrebării, autoritatea națională de siguranță care emite autorizația trebuie considerată responsabilă doar pentru sarcinile specifice alocate prin articolul 16 din Directiva 2004/49/CE autorității naționale de siguranță care emite autorizația sau asigură supravegherea. Legislația națională trebuie să reflecte acest principiu conform recomandărilor 58-62 și 67.
103. Independent de verificarea conformității cu STI și cu reglementările naționale și de verificarea integrării în condiții de siguranță efectuată în temeiul articolului 15 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, solicitantul semnează declarația de verificare „CE” pe propria răspundere. Prin urmare, solicitantul trebuie să instituie o procedură care să asigure că a identificat și a îndeplinit toate cerințele esențiale și că a respectat toate dispozițiile legislației UE aplicabile.
104. Cu toate că, inițial, MSC ER nu a fost creată în acest scop, solicitantul poate alege să folosească metodologia din MSC ER pentru a-și îndeplini o parte din obligația de a garanta faptul că toate părțile subsistemului/vehiculului îndeplinesc în toate privințele și în detaliu cerințele esențiale pentru sistemul feroviar prevăzute în anexa III din Directiva 2008/57/CE.
105. De asemenea, solicitantul poate alege să folosească orice alt mijloc permis de legislația relevantă pentru a se asigura că toate părțile subsistemului sau vehiculului îndeplinesc cerințele esențiale pentru sistemul feroviar.
106. Declarația de verificare „CE” acoperă toate dispozițiile UE aplicabile. Semnatarul declarației „CE” are responsabilitatea de a respecta această legislație, inclusiv de a evalua conformitatea și de a face apel, dacă este cazul, la organismele de evaluare impuse de legislația respectivă.
107. În cazul autorizării unor vehicule sau a unui proiect de rețea care cuprinde mai multe subsisteme:
- (a) pot exista mai mulți solicitanți (câte unul pentru fiecare subsistem), fiecare întocmind o declarație de verificare „CE” pentru partea sa, incluzând interfețele. În acest caz, fiecare solicitant își asumă responsabilitatea pentru subsistemul relevant în conformitate cu domeniul de aplicare al declarației sale de verificare „CE”. Un producător sau o parte contractantă poate combina aceste două declarații într-o singură solicitare pentru un vehicul sau un proiect de rețea;
 - (b) producătorul sau partea contractantă pentru tipul de vehicul, vehiculul individual sau proiectul de rețea poate combina declarațiile de verificare „CE” pentru fiecare subsistem, astfel cum sunt descrise în anexa V

din Directiva 2008/57/CE, într-o singură declarație de verificare „CE” pentru tipul de vehicul, vehiculul individual sau proiectul de rețea respectiv. În acest caz, el declară pe propria răspundere că subsistemele care alcătuiesc tipul de vehicul, vehiculul individual sau proiectul de rețea în cauză au fost supuse procedurilor de verificare relevante și îndeplinesc cerințele legislației relevante din Uniunea Europeană, inclusiv orice norme naționale aplicabile și că vehiculul sau proiectul de rețea îndeplinește astfel cerințele legislației relevante a Uniunii Europene, inclusiv orice norme naționale aplicabile.

108. În vederea întocmirii unei declarații de verificare „CE”, STI relevante pot permite conformitatea parțială cu o STI doar dacă STI prevede că anumite funcții, performanțe și interfețe necesare pentru îndeplinirea cerințelor esențiale nu sunt obligatorii în anumite circumstanțe.
109. Solicitantul are dreptul de a solicita în mod formal autorității naționale de siguranță autorizarea punerii în funcțiune a subsistemului doar după colectarea tuturor dovezilor și declarațiilor anterioare. Totuși, se recomandă solicitanților, conform unei bune practici recunoscute, să comunice în mod informal cu autoritățile naționale de siguranță cât mai curând posibil, astfel încât procedura, cerințele, rolurile și responsabilitățile, domeniul de aplicare și limitele și condițiile de utilizare să fie clare și să nu existe dificultăți ulterioare.

GESTIONAREA MODIFICĂRILOR

110. În ceea ce privește aplicarea articolului 5 alineatul (2), a articolului 15 alineatul (3) și a articolului 20 din Directiva 2008/57/CE, orice modificare a unui subsistem structural existent trebuie analizată și clasificată doar într-una din următoarele categorii de modificări:
1. „Înlocuire în cadrul întreținerii” și alte modificări care nu introduc o abatere de la dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”. În acest caz nu este necesară verificarea din partea unui organism de evaluare, statul membru nu trebuie informat, iar declarația de verificare „CE” inițială rămâne valabilă și nemodificată.
 2. Modificări care introduc o abatere de la dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” care pot necesita noi controale (și, drept urmare, necesită verificare, conform modulelor de evaluare a conformității aplicabile), dar care nu influențează caracteristicile de proiectare de bază ale subsistemului. În acest caz, dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie actualizat, iar informațiile relevante trebuie puse la dispoziție, la cerere, de către autoritatea națională de siguranță.
 3. Reînnoirea sau modernizarea (mai exact, o înlocuire sau o modificare semnificativă care necesită informarea statului membru) care nu necesită o nouă autorizație de punere în funcțiune; modificările care includ o schimbare a caracteristicilor de proiectare de bază ale subsistemului sunt cuprinse în această categorie.
 4. Reînnoirea sau modernizarea (mai exact, o înlocuire sau o modificare semnificativă care necesită informarea statului membru) care necesită o nouă autorizație de punere în funcțiune.

Este de remarcat că deciziile adoptate de o parte contractantă sau de un producător cu privire la modificările unui subsistem pe baza celor patru categorii de mai sus trebuie să fie complet independente de decizia privind caracterul semnificativ al unei modificări a sistemului feroviar, în sensul MSC ER, pe care trebuie să o ia o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură care modifică partea sa din sistem. Deciziile implică actori diferiți, circumstanțe diferite și criterii decizionale diferite.

Categoriile 3 și 4 de mai sus introduc o abatere de la dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” cu impact asupra caracteristicilor de proiectare de bază ale subsistemului.

111. Pentru a asigura securitatea juridică și recunoașterea reciprocă, atât pentru subsistemele puse în funcțiune în conformitate cu Directiva 2008/57/CE, cât și pentru subsistemele puse în funcțiune mai devreme, STI trebuie să stipuleze criteriile pentru a stabili dacă o modificare influențează caracteristicile de proiectare de bază ale subsistemului și dacă aceasta se încadrează în categoria 3 sau 4. Până când STI pune la dispoziție aceste criterii, statele membre le pot specifica la nivel național.
112. Modificarea trebuie întotdeauna avută în vedere în raport cu subsistemul sau vehiculul la momentul autorizării. O acumulare de modificări minore poate avea drept rezultat o modificare majoră.

113. Producătorii sau părțile contractante trebuie să gestioneze modificările aduse subsistemelor structurale existente respectând următoarele principii:
- (a) pe baza recomandării 110, producătorul sau partea contractantă stabilește categoria de care aparține modificarea și decide dacă trebuie informate organismele de evaluare a conformității sau statul membru. În cazul modificărilor din categoriile 2-4 din recomandarea 110 care au drept rezultat o modificare a dosarului tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” sau care afectează valabilitatea verificărilor deja efectuate, producătorul sau partea contractantă, atunci când introduce o modificare, trebuie să evalueze necesitatea întocmirii unei noi declarații de verificare „CE” în conformitate cu criteriile definite la punctul 2 din anexa V la Directiva 2008/57/CE ⁽¹⁾. Pentru modificările din categoria 4, statul membru trebuie să decidă în ce măsură STI trebuie aplicate proiectului;
 - (b) în cazul în care STI impune utilizarea MSC ER pentru un anumit parametru, STI trebuie să specifice circumstanțele în care ar trebui efectuat testul privind caracterul semnificativ pentru parametrul respectiv;
 - (c) în mod similar, pentru parametri relevanți în vederea realizării integrării în condiții de siguranță ca parte a procesului de autorizare în conformitate cu recomandarea 40 de mai sus, ar trebui efectuat testul privind caracterul semnificativ pentru fiecare parametru, luându-se în considerare amploarea modificării în raport cu starea de funcționare nominală.
114. Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură sunt fiecare responsabili pentru partea lor din sistemul feroviar. În conformitate cu articolul 4 din Directiva 2004/49/CE, aceștia trebuie să își gestioneze partea lor din sistemul feroviar cu ajutorul unui sistem de management al siguranței. Sistemul de management al siguranței trebuie să utilizeze, dacă este cazul, MSC ER.
115. Atunci când o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură dă în folosință un vehicul sau un subsistem, aceasta (acesta) trebuie să folosească MSC ER începând cu evaluarea caracterului semnificativ al modificării aduse părții din sistemul feroviar pentru care este responsabil(ă). În cadrul acestui proces, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să țină cont de următoarele aspecte:
- (a) în ceea ce privește vehiculele sau subsistemele care urmează să fie (re)puse în folosință după modificare și, acolo unde este cazul, după autorizare: întreprinderea feroviară și administratorii de infrastructură trebuie să evalueze, folosind propriul SMS, dacă darea în folosință a vehiculului sau subsistemului reprezintă o modificare care este semnificativă pentru sistemul feroviar în ansamblul său;
 - (b) în ceea ce privește orice modificare a modului de operare a subsistemului sau vehiculului: întreprinderea feroviară și administratorii de infrastructură trebuie să evalueze dacă modificarea este semnificativă pentru propriul SMS și, în cazul în care este semnificativă, dacă SMS include verificarea tuturor riscurilor relevante sau dacă acesta trebuie adaptat;
 - (c) în ceea ce privește modificările aduse modului de întreținere a unui subsistem sau vehicul: întreprinderea feroviară și administratorii de infrastructură trebuie să evalueze, folosind propriul SMS, dacă modificarea este semnificativă și, în cazul în care este semnificativă, să se asigure că sistemele de întreținere ale ERI și SMS-ul întreprinderii feroviare și al administratorului de infrastructură sunt adaptate în mod corespunzător.
116. Autoritățile naționale de siguranță trebuie să supravegheze schimbările introduse în subsistemele aflate în funcțiune prin supravegherea autorizațiilor și certificatelor de siguranță ale administratorilor de infrastructură, respectiv ale întreprinderilor feroviare. În acest sens, autoritățile naționale de siguranță trebuie să urmărească aplicarea corectă a dispozițiilor de la literele (a), (b) și (c) din recomandarea 115.
117. Recomandarea 2011/217/UE se abrogă.
- Prezenta recomandare se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 5 decembrie 2014.

Pentru Comisie
Violeta BULC
Membru al Comisiei

⁽¹⁾ A se vedea propunerea separată de modificare a anexei V la Directiva 2008/57/CE