

Agenția Europeană a Căilor Ferate

Ghid pentru aplicarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI)

**În conformitate cu mandatul-cadru C(2007)3371 final din
13.07.2007**

Referința în AEF:	ERA/GUI/07-2011/INT
Versiunea în AEF:	1.02
Data:	30 noiembrie 2012

Document elaborat de	Agenția Europeană a Căilor Ferate Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Franța
Tipul documentului:	Ghid
Statutul documentului:	Public

0. INFORMAȚII PRIVIND DOCUMENTUL

0.1. Înregistrarea modificărilor

Tabelul 1: Stadiul documentului

Data versiunii	Autorul (autorii)	Numărul secțiunii	Descrierea modificării
Ghid versiunea 1.0 18 aprilie 2011	Unitatea de interoperabilitate a AEF	Toate	Prima publicare
Ghid versiunea 1.01 26 august 2011	Unitatea de interoperabilitate a AEF	1.2.6, 2.1.2, tabelul 3 (2.12.4), tabelul 4 (2.13.1), tabelul 5 (2.14.1), 5.2 [G 80], tabelul 7 – Documente de referință	Actualizare ca urmare a adoptării STI-urilor CR INF, CR ENE, CR LOC&PAS și TAP.
Ghid versiunea 1.02 30 noiembrie 2012	Unitatea de interoperabilitate a AEF	Toate	Actualizare ca urmare a adoptării unor noi STI-uri și a revizuirii STI-urilor în vigoare

0.2. Cuprins

0. INFORMAȚII PRIVIND DOCUMENTUL.....	2
0.1. Înregistrarea modificărilor	2
0.2. Cuprins.....	3
0.3. Lista tabelor	4
1. INTRODUCERE ȘI CONTEXT.....	5
1.1. Mandatul Agenției.....	5
1.2. Domeniu de aplicare.....	5
1.3. Public țintă	6
1.4. Conținutul ghidului	6
2. DIRECTIVA 2008/57/CE ȘI SPECIFICAȚIILE TEHNICE DE INTEROPERABILITATE.....	7
2.1. Introducere.....	7
2.2. Obiectivele Directivei privind interoperabilitatea	8
2.3. Domeniul geografic de aplicare a Directivei privind interoperabilitatea	9
2.4. Domeniul geografic de aplicare a STI-urilor.....	9
2.5. Domeniul tehnic de aplicare a STI-urilor	10
2.6. Derogări	10
2.7. Principalele dispoziții referitoare la STI din Directiva privind interoperabilitatea	10
2.8. Structura și conținutul STI-urilor	17
2.9. Sistemul țintă și cazuri specifice.....	19
2.10. Erori în STI-uri	19
2.11. Avizele tehnice ale agenției	20
2.12. Stadiul actual al STI-urilor	20
2.13. Relevanța STI-urilor pentru subsistemele definite în anexa II la Directiva privind interoperabilitatea	21
2.14. Aplicarea în practică a diferitelor STI-uri	22
2.15. STI-uri și alte cerințe.....	24
2.16. Întrebări privind STI-urile	27
3. STANDARDE ȘI ALTE DOCUMENTE APLICABILE	28
3.1. Generalități	28
3.2. Trimiteri la standarde europene și la alte documente în STI-uri	28
3.3. Documente tehnice ale Agenției.....	29
4. PĂRȚI INTERESATE	30
4.1. Fabricantul unui element constitutiv de interoperabilitate	30
4.2. Solicitantul unei verificări „CE”	31
4.3. Reprezentant autorizat	32
4.4. Organisme notificate (ON).....	32
4.5. Organisme desemnate (OD)	34
4.6. Solicitantul autorizației de punere în funcțiune a unui subsistem	34
4.7. Autorități naționale de siguranță (ANS).....	35
5. EVALUAREA CONFORMITĂȚII.....	36
5.1. Proceduri de evaluare a conformității.....	36

5.2.	Module de evaluare a conformității	38
5.3.	Alegerea modulelor	38
5.4.	Evaluări aplicabile în anumite etape.....	40
5.5.	Cazuri neincluse în verificarea „CE”	41
5.6.	Evaluări în cazul reînnoirii sau al modernizării.....	41
6.	APLICAREA STI PE PARCURSUL CICLULUI DE VIAȚĂ AL ELEMENTELOR SISTEMULUI FERVIAR	43
6.1.	Introducerea pe piață a unui element constitutiv de interoperabilitate	43
6.2.	Ciclul de viață al subsistemelor	44
6.3.	Punerea în funcțiune a unui vehicul	46
7.	LISTA ANEXELOR	47
	DOCUMENTE DE REFERINȚĂ.....	48
	DEFINIȚII ȘI ABREVIERI	58
	Definiții	58
	Abrevieri.....	62

0.3. Lista tabelelor

<i>Tabelul 1: Stadiul documentului</i>	<i>2</i>
<i>Tabelul 2: Conținutul STI-urilor.....</i>	<i>17</i>
<i>Tabelul 3: Domeniul de aplicare a STI-urilor în raport cu subsistemele</i>	<i>21</i>
<i>Tabelul 4: Aplicarea în practică a fiecărei STI.....</i>	<i>22</i>
<i>Tabelul 5: Cerințe aplicabile subsistemelor structurale și evaluarea conformității acestora</i>	<i>26</i>
<i>Tabelul 6: Documente de referință</i>	<i>48</i>
<i>Tabelul 7: Definiții</i>	<i>58</i>
<i>Tabelul 8 Abrevieri.....</i>	<i>62</i>

1. INTRODUCERE ȘI CONTEXT

1.1. Mandatul Agenției

- 1.1.1. Mandatul-cadru acordat Agenției Europene a Căilor Ferate prevede la secțiunea 2.3.1: *„Referitor la programul de redactare sau revizuire a fiecărei STI, Agenția prezintă și publică în mod regulat pe site-ul său o revizuire generală a Ghidului de punere în aplicare publicat de către Comisie în anul 2004, care are ca scop să ajute părțile interesate în aplicarea STI-urilor. Capitolul cu privire la standardele aplicabile din Ghidul de punere în aplicare este actualizat și publicat cel puțin o dată pe an”.*

1.2. Domeniu de aplicare

- 1.2.1. Prezentul ghid furnizează informații cu privire la punerea în aplicare a specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI-uri); totuși, întrucât acestea trebuie să fie considerate legislație secundară derivată din directive, este necesar, de asemenea, să se precizeze anumite concepte și proceduri menționate în Directiva 2008/57/CE *privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate* („Directiva privind interoperabilitatea”¹), care a intrat în vigoare la 19 iulie 2008 și care trebuia să fie transpusă în legislația națională până la 19 iulie 2010. Chiar și așa, multe dintre dispozițiile acesteia erau deja prezente în legislația națională deoarece proveneau din directivele anterioare privind interoperabilitatea (96/48/CE și 2001/16/CE).
- 1.2.2. În plus, ghidul are ca scop să explice modul în care elementele constitutive și subsistemele de interoperabilitate ar trebui să fie evaluate în vederea îndeplinirii cerințelor esențiale ale Directivei privind interoperabilitatea. Referințele și procedurile cuprinse în acesta se referă la evaluarea conformității sau a capacității de utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, precum și la verificarea „CE” a subsistemelor structurale privind STI-urile în vigoare. Cu toate acestea, introducerea pe piață a unui element constitutiv de interoperabilitate sau punerea în funcțiune a unui subsistem într-un stat membru impune, de asemenea, respectarea în întregime a legislației UE, a legislației naționale și a dispozițiilor de reglementare relevante care sunt compatibile cu legislația UE și care se aplică în mod nediscriminatoriu. Domeniul de aplicare a prezentului ghid nu include autorizarea pentru punerea în funcțiune a vehiculelor ([capitolul V], [articolele 21-26]). În sfârșit, acesta nu este conceput să includă orientări cu privire la proiectarea sau fabricarea de echipamente pentru calea ferată.
- 1.2.3. Prezentul ghid nu conține nicio recomandare obligatorie din punct de vedere juridic. Acesta poate servi drept instrument de clarificare, fără a impune, sub nicio formă, respectarea unor proceduri obligatorii și fără a stabili nicio practică obligatorie din punct de vedere juridic. Ghidul furnizează explicații cu privire la dispozițiile incluse în STI-uri și ar trebui să fie util pentru înțelegerea abordărilor și a normelor descrise în acestea. Astfel, scopul său este să ajute la reducerea numărului de aplicări ale clauzelor de salvagardare prevăzute la [articolele 14 și 19], în special ale celor cauzate de interpretările divergente ale directivei și ale STI-urilor aferente acesteia.
- 1.2.4. Ghidul sau anexele la acesta oferă exemple de soluții tehnice. Aceste exemple nu trebuie considerate drept soluții „de preferat”, fiind acceptabile orice alte soluții care respectă cerințele STI-urilor relevante.

¹ Trimiterile la considerentele, articolele și capitolele Directivei 2008/57/CE sunt trecute între paranteze drepte.

- 1.2.5. Ghidul ar trebui să fie citit și utilizat numai în coroborare cu Directiva privind interoperabilitatea și cu deciziile și regulamentele privind STI asociate acestora pentru a facilita aplicarea lor, dar nu ca înlocuitor al acestora.
- 1.2.6. Ghidul a fost elaborat de către Agenția Europeană a Căilor Ferate (AEF) cu sprijinul organismelor reprezentative din sectorul feroviar și al Grupului de coordonare a organismelor notificate în domeniul feroviar (NB Rail). Organismele europene de standardizare (OES) și autoritățile naționale de siguranță (ANS) au avut, de asemenea, ocazia să contribuie și să își exprime observațiile asupra conținutului ghidului. Ghidul a fost prezentat Comitetului pentru interoperabilitate și siguranță feroviară (RISC).
- 1.2.7. Ghidul este disponibil public și va fi actualizat în mod regulat pentru a reflecta evoluția standardelor europene și modificările aduse STI-urilor. Cititorul este invitat să apeleze la site-ul AEF pentru informații cu privire la ultima ediție disponibilă.

1.3. Public țintă

- 1.3.1. Scopul prezentului ghid este de a facilita înțelegerea și, prin aceasta, aplicarea STI-urilor în vigoare de către părțile interesate din domeniul feroviar. Publicul țintă este reprezentat de autoritățile de reglementare din statele membre și de toți actorii și agenții economici interesați, precum întreprinderile feroviare (IF), gestionarii de infrastructură (GI), fabricanții, furnizorii de servicii de întreținere, organizațiile profesionale, entitățile contractante și organismele notificate (ON).

1.4. Conținutul ghidului

- 1.4.1. Pentru a răspunde într-o măsură cât mai mare nevoilor publicului, scopul prezentului ghid este de a oferi utilizatorilor o privire de ansamblu completă asupra conținutului STI-urilor și de a explica modul de îndeplinire a cerințelor acestora, abordându-le dintr-un punct de vedere tehnic (de exemplu, „puncte deschise” și „cazuri specifice”, utilizarea modulelor de evaluare a conformității etc.). Prin urmare, ghidul constă dintr-o parte generală care prezintă explicația principală a conceptelor, rolurilor și cadrului, la care sunt anexate ghiduri specifice fiecărei STI.

2. DIRECTIVA 2008/57/CE ȘI SPECIFICAȚIILE TEHNICE DE INTEROPERABILITATE

2.1. Introducere

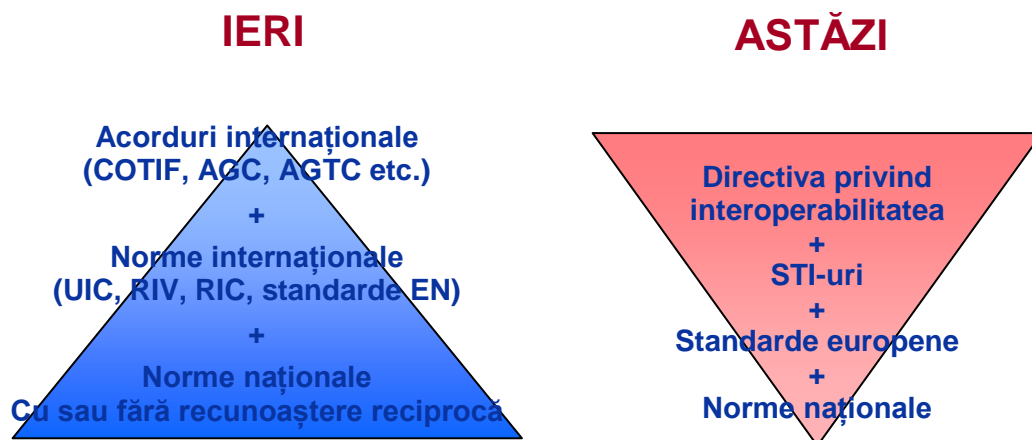
2.1.1. Directiva privind interoperabilitatea (2008/57/CE) este o reformare a fostelor directive privind interoperabilitatea – Directiva 96/48/CE privind sistemul feroviar de mare viteză (HS) și Directiva 2001/16/CE privind sistemul feroviar convențional (CR), ambele fiind modificate de Directivele 2004/50/CE și 2007/32/CE. Directiva privind interoperabilitatea urmărește principiile directivelor „noua abordare”, care sunt următoarele (Ghid pentru punerea în aplicare a directivelor elaborate pe baza noii abordări și a abordării globale, secțiunea 1.1):

- „Armonizarea legislativă se limitează la cerințele esențiale pe care trebuie să le îndeplinească produsele introduse pe piața Comunității, dacă acestea urmează să beneficieze de liberă circulație în cadrul Comunității.
- Specificațiile tehnice ale produselor care îndeplinesc cerințele esențiale stabilite în directive sunt prevăzute în standardele armonizate.
- Aplicarea standardelor armonizate sau a altor standarde rămâne voluntară, iar fabricanții pot aplica oricând alte specificații tehnice pentru a îndeplini cerințele.
- Produsele fabricate în conformitate cu standardele armonizate beneficiază de prezumția de conformitate cu cerințele esențiale corespunzătoare”.

Informații suplimentare cu privire la acest cadru și aceste principii generale sunt prezentate în anexa 3 la ghid.

2.1.2. Totuși, datorită complexității sistemului feroviar și aspectelor integrate ale acestuia cu privire la cerințele esențiale, a fost necesar să se definească STI-uri pentru a se asigura interoperabilitatea obligatorie a sistemului feroviar. Acestea precizează „condițiile care trebuie să fie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității” și trebuie să fie considerate ca o definiție a „nivelului optim de armonizare tehnică” (articolul 1 din Directiva privind interoperabilitatea).

2.1.3. STI-urile facilitează tranziția de la vechile sisteme feroviare naționale integrate, care erau reglementate în special prin norme naționale, la zona feroviară europeană partajată, reglementată în special prin norme comune ale Uniunii Europene.



- 2.1.4. La 29 martie 2011, Comisia a adoptat [43] Recomandarea privind autorizația de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor, care stabilește principiile și orientările de care statele membre ar trebui să țină cont atunci când autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor. Documentul se adresează statelor membre, dar se recomandă a fi citit de către oricine dorește să înțeleagă rolul STI și al procedurii de verificare „CE” în cursul procesului care conduce la autorizarea punerii în funcțiune.

2.2. Obiectivele Directivei privind interoperabilitatea

- 2.2.1. În conformitate cu [articolul 1], cadrul Directivei privind interoperabilitatea trebuie înțeles într-o manieră mult mai largă decât cel al directivelor anterioare:

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

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

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

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

(c) contribuția la interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate.”

- 2.2.2. Obiectivele Directivei privind interoperabilitatea ar trebui înțelese ca făcând parte din abordarea UE destinată îmbunătățirii performanței transportului feroviar, ale cărei fundamente sunt:

- accesul liber la transportul feroviar, menit să favorizeze concurența și să creeze stimulente pentru inovarea produselor și îmbunătățirea calității serviciilor;
- încurajarea interoperabilității rețelelor naționale (și, prin urmare, a serviciilor internaționale) prin armonizarea tehnică;
- dezvoltarea unei rețele feroviare europene prin extinderea rețelei transeuropene la nivelul întregului sistem feroviar comunitar;
- punerea în aplicare a unei abordări comune în domeniul siguranței feroviare pentru a facilita accesul la piață, menținând în același timp un nivel suficient de înalt al siguranței.

- 2.2.3. În sfârșit, în sensul Directivei privind interoperabilitatea, termenii „Comunitate” (care ar trebui citit „Uniunea Europeană” de la intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona) sau „piață internă” indică și teritoriile Liechtensteinului, Islandei și Norvegiei, care fac parte din Spațiul Economic European (SEE), în conformitate cu Decizia Consiliului și a Comisiei [19]. În practică, domeniul geografic de aplicare este format din 27 de state (și anume toate statele membre ale UE și SEE, cu excepția Ciprului, Maltei și Islandei care nu au infrastructură feroviară).

2.3. Domeniul geografic de aplicare a Directivei privind interoperabilitatea

2.3.1. Domeniul geografic de aplicare a Directivei privind interoperabilitatea a fost extins de la TEN-T la întregul „sistem feroviar [al UE]”. La transpunerea directivei, statele membre pot exclude:

- a) „metrourile, tramvaiele și alte sisteme feroviare ușoare;
- b) rețelele care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatării de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și întreprinderile feroviare care operează exclusiv pe aceste rețele;
- c) infrastructura feroviară privată și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură și exclusiv în folosul proprietarului pentru propriile operațiuni de transport;
- d) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică.”

2.3.2. Domeniul exact de aplicare a Directivei privind interoperabilitatea în fiecare stat membru este definit în legislația națională care o transpune.

2.4. Domeniul geografic de aplicare a STI-urilor

2.4.1. Această extindere a domeniului de aplicare a Directivei privind interoperabilitatea nu reprezintă o extindere automată a domeniului de aplicare a STI-urilor. De altfel, [articolul 1 alineatul (4)] prevede că „[d]omeniul de aplicare a STI-urilor se extinde treptat [...] la întreg sistemul feroviar [...]”.

2.4.2. Domeniul geografic de aplicare a STI-urilor se extinde prin revizuirea STI-urilor existente sau prin adoptarea unor noi. Domeniul geografic de aplicare indicat inițial în fiecare STI rămâne valabil.

2.4.3. Aceasta înseamnă că domeniul geografic de aplicare a majorității STI-urilor existente este sistemul feroviar transeuropean de mare viteză și cel convențional, așa cum sunt definite în anexa I la Directiva privind interoperabilitatea (sau așa cum era definit anterior în anexa I la Directiva 96/48/CE și în anexa I la Directiva 2001/16/CE), și anume liniile de cale ferată ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și vehiculele adecvate deplasării pe aceasta. Rețeaua transeuropeană de transport este definită în [24] Decizia 661/2010/UE, care a înlocuit [25] Decizia 1692/96/CE.

2.4.4. În 2010, AEF a primit al treilea mandat [40] în vederea extinderii domeniului de aplicare al STI-urilor la întregul sistem feroviar din Uniunea Europeană și este în curs de realizare a unei revizuiți a STI-urilor „cu scopul de a reglementa liniile și materialul rulant nereglementate încă”.

2.4.5. Un stat membru poate hotărî să aplice o STI sau anumite cerințe ale unei STI care depășesc domeniul geografic de aplicare definit prin respectiva STI. În acest caz, legislația națională ar trebui să reflecte acest lucru. Un stat membru poate notifica, în conformitate cu [articolul 17], cerințele unei STI ca normă națională pentru partea de rețea care nu aparține TEN.

2.5. Domeniul tehnic de aplicare a STI-urilor

- 2.5.1. În conformitate cu [articolul 5 alineatul (2)] „*subsistemele trebuie să corespundă cu STI-urile în vigoare la data punerii lor în funcțiune, a modernizării sau a reînnoirii lor*”.
- 2.5.2. În cazul subsistemelor structurale, aceasta înseamnă că orice subsistem nou care intră sub incidența domeniului geografic de aplicare a STI-urilor ar trebui să fie în conformitate cu acestea.
- 2.5.3. În ceea ce privește subsistemele structurale care fac obiectul modernizării sau reînnoirii, ar trebui să se ia în considerare [articolul 20]. Acesta prevede că statul membru ar trebui, în primul rând, să „*decid[ă] dacă [amplourea lucrărilor] face necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune*” și, în caz afirmativ, să decidă în al doilea rând „*în ce măsură este necesară aplicarea STI-urilor în cazul proiectului*”. Statele membre ar trebui să ia aceste decizii „*ținând seama de strategia de punere în aplicare indicată în STI aplicabilă*”.
- 2.5.4. În cazul subsistemelor funcționale, care nu necesită punerea în funcțiune, aplicarea cerințelor STI-urilor privind sistemul feroviar este definită în strategia de punere în aplicare a STI-urilor relevante.
- 2.5.5. Un stat membru poate decide să aplice o STI sau anumite cerințe ale unei STI care depășesc domeniul tehnic de aplicare definit prin respectivele STI-uri sau în cazuri care nu sunt definite în Directiva privind interoperabilitatea. În acest caz, legislația națională ar trebui să reflecte acest lucru.

2.6. Derogări

- 2.6.1. În principiu, STI-urile se elaborează ținându-se cont de diferite situații atipice care necesită un anumit tratament. Aceste situații sunt abordate de obicei în capitolul 7 al STI-urilor, care poate include, printre altele, perioade de tranziție și cazuri specifice. Totuși, pot exista situații neașteptate care să nu fi fost prevăzute și abordate în STI. În aceste cazuri, dacă este justificat, un stat membru poate cere o derogare de la anumite STI-uri sau părți din STI-uri.
- 2.6.2. Așa cum s-a indicat mai sus, o STI este aplicabilă tuturor subsistemelor noi care intră sub incidența domeniului său geografic de aplicare. Pentru a nu aplica o STI, proiectului respectiv trebuie să i se acorde o derogare în conformitate cu [articolul 9], care prevede cazurile în care se poate acorda o derogare și procedurile care trebuie urmate.
- 2.6.3. Derogările sunt acordate de către Comisia Europeană în urma cererii primite de la statul membru interesat. Dacă organizația însărcinată cu proiectul consideră că este necesară o derogare, aceasta trebuie să informeze autoritățile statului membru în care urmează să fie pus în funcțiune subsistemul, astfel încât statul membru respectiv să poată prezenta Comisiei o solicitare de derogare.
- 2.6.4. În special, ar trebui acordată atenție acelor cazuri care intră sub incidența [articolului 9 alineatul (1) litera (a)], și anume proiectelor „*care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care fac obiectul unui contract în curs de executare atunci când se publică [respectiva STI]*”.
- 2.6.5. Statele membre trebuie să prezinte Comisiei o listă de astfel de proiecte în decurs de un an de la intrarea în vigoare a STI.

2.7. Principalele dispoziții referitoare la STI din Directiva privind interoperabilitatea

Următoarele articole din directivă au o importanță specială cu privire la STI-uri.

Articolul 1 alineatul (1): Condiții de interoperabilitate

„Aceste condiții (de interoperabilitate) 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.”

- [G 1] STI-urile au fost elaborate cu scopul de a permite, în conformitate cu cerințele esențiale definite de directivă, deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor interoperabile. În consecință, acestea nu abordează, de exemplu, condițiile relevante din prisma cerințelor privind confortul, care nu reprezintă un impediment pentru deplasarea liberă și sigură a trenurilor, respectiv nu au legătură cu cerințele esențiale și nu sunt relevante din punctul de vedere al autorizării de punere în funcțiune a subsistemelor sau al dreptului de introducere pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate (articolele 4, 10 și 16 din Directiva privind interoperabilitatea).
- [G 2] STI-urile sunt aplicabile numai în cazul subsistemelor noi, modernizate și reînnoite. STI-urile nu reprezintă un manual de proiectare și nu acoperă toate aspectele sistemului, ci doar pe cele care au legătură cu cerințele esențiale.

Articolul 2 litera (a): „Sistemul feroviar transeuropean”

„Sistemul feroviar transeuropean înseamnă sistemul feroviar convențional și cel de mare viteză, prevăzute la punctul 1 și, respectiv, la punctul 2 din anexa I la directivă.”

- [G 3] Cu toate că directivele privind sistemul feroviar convențional și cel de mare viteză au fost reformate într-un singur document, iar domeniul de aplicare a Directivei privind interoperabilitatea a fost extins la întregul sistem feroviar al UE, definiția sistemului feroviar transeuropean [24] și a părților acestuia care au legătură cu calea ferată convențională și de mare viteză este încă importantă pentru domeniul de aplicare a STI-urilor în vigoare. Domeniul de aplicare a acestor STI-uri rămâne cel indicat în fiecare STI.

Articolul 2 litera (b): „Interoperabilitate”

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

- [G 4] Directiva privind interoperabilitatea și STI-urile aferente sunt concepute să faciliteze atingerea unui „nivel optim de armonizare tehnică” a întregului sistem feroviar al UE în scopul îmbunătățirii competitivității acestuia, de exemplu prin reducerea costurilor de producție, recepție, exploatare și întreținere. Scopul este, în primul rând, de a facilita serviciile feroviare internaționale și, în al doilea rând, de a stabili, la nivelul întregii Uniuni Europene, norme comune de evaluare a conformității și punere în funcțiune a infrastructurii, a instalațiilor fixe și a vehiculelor.
- [G 5] În ultimii ani, pe traseele internaționale au fost date în exploatare mai multe trenuri noi de mare viteză. Aceasta s-a realizat în siguranță și cu întreruperi minime, dar aproape toate aceste noi trenuri au realizat interoperabilitatea transfrontalieră pe baza unei anumite rute. Cu alte cuvinte, aceste trenuri noi s-au bazat pe forme de interoperabilitate care nu erau conforme în totalitate cu Directiva privind interoperabilitatea și STI-urile aferente. În mod obișnuit, vehiculele folosite pe aceste trasee internaționale erau dotate, în special pentru aceste trasee, cu sisteme de control multiple care le permiteau, de exemplu, să treacă

rapid de la un sistem de control la altul, după caz. Astfel de soluții specifice, care includ norme din diferite state, determină costuri suplimentare de producție și de evaluare a conformității.

Articolul 2 litera (c): „Vehicul”

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

[G 6] De exemplu, o locomotivă este alcătuită, în mod obișnuit, din două subsisteme:

- material rulant și
- control-comandă și semnalizare la bord.

Articolul 2 litera (e): „Subsisteme”

„Subsisteme» înseamnă rezultatul divizării sistemului feroviar, așa cum se prezintă în anexa II [la Directiva privind interoperabilitatea]. Aceste subsisteme, pentru care trebuie formulate cerințele esențiale, pot fi structurale sau funcționale.”

[G 7] [Anexa II] prevede că, în sensul Directivei privind interoperabilitatea, sistemul feroviar poate fi împărțit în:

- cinci subsisteme structurale:
 - infrastructură;
 - energie;
 - control-comandă și semnalizare pe calea ferată;
 - control-comandă și semnalizare la bord; și
 - material rulant;

(primele trei subsisteme pot fi denumite „subsisteme aferente rețelei”, ultimele două pot fi denumite „subsisteme aferente vehiculului”);

- trei subsisteme funcționale:
 - exploatarea și gestionarea traficului;
 - întreținere;
 - aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă.

[G 8] În plus, [articolul 15 alineatul (1)] prevede că „[...] fiecare stat membru autorizează punerea în funcțiune a acelor subsisteme structurale din componența sistemului feroviar [...]”. În cazul subsistemelor funcționale nu este necesară punerea în funcțiune și, în consecință, nu sunt necesare declarația de verificare CE sau procedura de verificare CE și nu sunt implicate organismele notificate.

[G 9] Mijloacele prin care subsistemele structurale și funcționale trebuie să realizeze interoperabilitatea sunt prevăzute în documente denumite „specificații tehnice de interoperabilitate” (STI-uri), care sunt adoptate prin decizii sau regulamente ale Comisiei Europene, fiind astfel obligatorii.

Articolul 2 litera (f): „Elemente constitutive de interoperabilitate”

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

- [G 10] Elementele constitutive de interoperabilitate și caracteristicile de interoperabilitate ale acestora sunt definite în STI-uri. Unul dintre obiective este reprezentat de crearea unei piețe industriale europene pentru produsele feroviare. Pentru a preveni repetarea inutilă a procedurilor de evaluare și a costurilor aferente acestora, componentele sau subansamblurile necesare pentru interoperabilitate ale unui subsistem, care sunt produse pe baza unui proiect identic celui al produselor de serie, pentru ca ulterior să fie vândute în masă și încorporate în subsisteme, au fost definite drept elemente constitutive de interoperabilitate.
- [G 11] La modul general, elementele constitutive de interoperabilitate prezintă următoarele puncte comune:
- caracteristicile elementelor constitutive de interoperabilitate pot fi evaluate prin raportare la un standard european sau la un alt document relevant, independent de subsistemul în care urmează să fie integrate elementele constitutive;
 - elementele constitutive de interoperabilitate pot fi utilizate individual ca piese de schimb și pot fi introduse pe piața europeană de către fabricant, înainte de a fi integrate într-un subsistem;
 - elementele constitutive de interoperabilitate sunt elemente a căror proiectare se poate realiza și evalua în mod individual.
- [G 12] Evaluarea conformității unui element constitutiv de interoperabilitate nu depinde de condiția ca acesta să poată fi integrat într-un subsistem. Totuși, în orice caz, în cursul procedurii de verificare „CE” a unui subsistem, este necesar să se verifice dacă elementele constitutive de interoperabilitate sunt folosite în domeniul lor de utilizare, conform destinației din capitolul 5 al fiecărei STI, și dacă sunt integrate în mod adecvat în subsistem. Pentru a verifica integrarea în subsistem ar trebui să se țină cont de restricțiile și de dispozițiile indicate în declarația „CE” de conformitate a ECI. În plus, Directiva privind interoperabilitatea evidențiază importanța conformității elementelor constitutive, care are ca scop garantarea interoperabilității sistemului.
- [G 13] În sensul Directivei privind interoperabilitatea (fără a aduce atingere dispozițiilor altor reglementări), fabricanții nu sunt obligați „să aplice marcajul «CE» pe elementele constitutive” reglementate prin dispozițiile acesteia. Este suficientă declarația de conformitate a fabricantului ([considerentul 36]). De fapt, aplicarea marcajului „CE” pe un ECI sau pe un subsistem nu înseamnă că acesta respectă Directiva și STI-urile aferente, fiind doar rezultatul aplicării altei (altor) directive europene de armonizare tehnică. Dovada conformității cu Directiva privind interoperabilitatea și cu STI-urile aferente acesteia trebuie căutată în documentația relevantă.
- [G 14] Marcajul CE trebuie să fie aplicat pe ECI dacă acest lucru este impus prin orice altă reglementare aplicabilă ECI-ului respectiv.

Articolul 5 alineatul (2): „Conformitatea unui subsistem cu STI-urile”

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

- [G 15] Acest articol prevede obligația conformării cu STI-urile numai pentru acele subsisteme structurale care au fost puse în funcțiune (ca urmare a realizării, modernizării sau reînnoirii acestora) după intrarea în vigoare a STI-urilor respective. Adoptarea unei STI nu are caracter retroactiv. Aceasta nu impune obligația de aducere la conformitate cu ea a subsistemelor structurale existente, exceptând cazul în care aceste subsisteme sunt modernizate sau reînnoite. În cazul modernizării sau al reînnoirii se aplică [articolul 20].
- [G 16] Un subsistem trebuie să fie evaluat în raport cu STI-urile aplicabile, chiar dacă aceste STI-uri nu acoperă în totalitate subsistemul respectiv. De exemplu, în cazul unei garnituri CR sunt aplicabile STI-urile SRT, NOI și PRM, chiar dacă STI LOC&PAS nu este încă în vigoare.
- [G 17] [Articolul 15 alineatul (3)] și considerentul 40 fac trimitere la articolele 10 și 11 din Directiva privind siguranța (pentru certificatele de siguranță în cazul IF și, respectiv, autorizațiile de siguranță în cazul GI) pentru a clarifica responsabilitățile menținerii conformității subsistemelor cu STI-urile asociate pe parcursul utilizării lor. Cu alte cuvinte, menținerea conformității subsistemelor cu STI-urile asociate pe parcursul utilizării lor intră în sarcina IF și a GI care exploatează aceste subsisteme, iar în cazul vehiculelor – în sarcina entității responsabile cu întreținerea („ECM”). În acest domeniu, furnizorul are responsabilitatea de a pune la dispoziția IF, GI sau ECM documentația relevantă (documentația de exploatare, întreținere și formare) astfel încât acestea să își poată îndeplini sarcinile. Această menținere a conformității cu STI-urile se referă numai la STI-urile cu care a fost evaluată și declarată conformitatea subsistemului în momentul punerii sale în funcțiune (cu alte cuvinte, nu este obligatoriu ca subsistemele structurale puse în funcțiune înainte de intrarea în vigoare a unei STI să fie conforme cu respectiva STI).
- [G 18] Subsistemele funcționale nu necesită punerea în funcțiune. Satisfacerea dispozițiilor referitoare la acestea din STI trebuie să fie verificată în contextul acordării și supravegherii certificatelor de siguranță și autorizațiilor de siguranță.

Articolul 5 alineatul (7): „Trenuri interoperabile și trenuri care nu intră sub incidența STI-urilor”

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

- [G 19] Așa cum se precizează mai sus, nu există obligația de a aduce subsistemele structurale existente la conformitate cu STI-urile.
- [G 20] La elaborarea STI-urilor s-a ținut cont de circulația simultană pe aceeași infrastructură atât a trenurilor conforme cu STI-urile, cât și a altor trenuri, de pasageri sau de marfă, care nu intră sub incidența STI-urilor. Această situație nu a necesitat specificații individuale pentru acest tip de trafic mixt, în măsura în care specificațiile menținute pentru majoritatea parametrilor de bază ai subsistemelor aferente rețelei au făcut posibilă adoptarea unor valori limită compatibile cu deplasarea celorlalte trenuri, fără a perturba circulația trenurilor care se conformează STI-urilor. Totuși, alegerea unor valori limită individuale rămâne de competența gestionarului de infrastructură, care trebuie să își asume impactul economic și să verifice compatibilitatea acestora cu cerințele STI-urilor.

Articolul 10 alineatul (2): „Introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate”

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

[G 21] Anexa IV la Directiva privind interoperabilitatea definește trei categorii diferite de elemente constitutive:

- *„elemente constitutive cu utilizare multiplă, care nu sunt specifice sistemului feroviar și pot fi folosite ca atare în alte domenii”;*
- *„elemente constitutive cu utilizare multiplă având caracteristici specifice, care nu sunt specifice ca atare sistemului feroviar, dar care trebuie să dispună de niveluri de performanță specifice atunci când sunt folosite în scopuri feroviare”;*
- *„elemente constitutive specifice aplicațiilor feroviare”.*

În cazul subsistemelor care intră în domeniul tehnic și geografic de aplicare a STI-urilor, este obligatoriu să se utilizeze ECI care fac obiectul unei declarații CE, cu excepția cazului în care în STI-urile aplicabile se prevede altfel (de exemplu, pentru o perioadă de tranziție).

[G 22] STI-urile stabilesc *„toate condițiile pe care trebuie să le îndeplinească un element constitutiv de interoperabilitate și procedura care trebuie urmată pentru evaluarea conformității”* ([considerentul 15]). Suplimentar, *„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”* ([considerentul 38]).

[G 23] Pentru a permite inovarea tehnologică, majoritatea STI-urilor în vigoare includ dispoziții referitoare la „soluții inovatoare” care nu îndeplinesc cerințele specificate în STI sau nu pot fi evaluate în conformitate cu dispozițiile STI. În aceste cazuri, solicitantul trebuie să declare abaterile de la părțile relevante ale STI și să le supună spre analiză Comisiei. Dacă avizul Comisiei este favorabil, în cursul revizuirii STI se includ în aceasta o nouă specificație și o nouă procedură de evaluare, iar utilizarea soluției inovatoare poate fi permisă înainte de încorporarea sa în STI.

[G 24] În conformitate cu articolul 16 din Directiva privind interoperabilitatea, ANS au sarcina să supravegheze ca elementele constitutive de interoperabilitate introduse pe piață să fie conforme cu STI-urile.

Articolul 15: „Punerea în funcțiune a subsistemelor structurale”

„[...] fiecare stat membru autorizează punerea în funcțiune a acelor subsisteme structurale din componența sistemului feroviar care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul său”.

[G 25] În acest scop, statele membre trebuie să verifice în special:

- *„dacă subsistemele sunt compatibile din punct de vedere tehnic cu sistemul în care urmează să fie integrate” [articolul 15 alineatul (1)];*

- „integrarea în siguranță a subsistemelor în conformitate cu” Directiva privind siguranța [articolul 4 alineatul (3) și articolul 6 alineatul (3)];
- „dacă acestea se conformează, după caz, dispozițiilor relevante din STI privind exploatarea și întreținerea”.

[G 26] „Subsistemele care constituie sistemul feroviar ar trebui supuse unei proceduri de verificare. Această verificare trebuie să permită autorităților responsabile de autorizarea punerii lor în funcțiune să se asigure că în etapele de proiectare, construcție și punere în funcțiune rezultatele concordă cu reglementările și normele tehnice, precum și cu dispozițiile de operare în vigoare. Ea trebuie, de asemenea, să permită producătorilor să se bazeze pe principiul egalității de tratament în oricare țară. În consecință, se impune stabilirea unuia sau a mai multor module care să definească principiile și condițiile ce se aplică la verificarea «CE» a subsistemelor” ([considerentul 39]).

[G 27] În practică, pentru autorizarea punerii în funcțiune a unui subsistem, ANS trebuie să verifice că au fost îndeplinite următoarele proceduri, iar rezultatul a fost pozitiv:

- verificarea „CE”;
- verificarea conformității cu normele naționale notificate aplicabile (puncte deschise, cazuri specifice, derogări);
- evaluarea și aprecierea riscului, dacă sunt cerute în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 352/2009 al Comisiei (ceea ce poate însemna, de asemenea, o cerință explicită în STI).

[G 28] „După punerea în funcțiune a unui subsistem, ar trebui să fie asigurată exploatarea și întreținerea acestuia în conformitate cu cerințele esențiale aplicabile” ([considerentul 40]). În acest scop, Directiva privind siguranța definește responsabilitățile IF și GI cu privire la subsistemele pe care aceștia le exploatează. Statele membre trebuie să verifice că aceste responsabilități sunt îndeplinite atunci când acordă și supraveghează certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță.

[G 29] Pentru a permite inovarea tehnologică, majoritatea STI-urilor în vigoare includ dispoziții referitoare la „soluții inovatoare”.

Articolul 20: „Punerea în funcțiune a subsistemelor existente după reînnoire sau modernizare”

„În cazul în care este necesară o autorizație nouă, statul membru decide în ce măsură este necesară aplicarea STI-urilor în cazul proiectului.”

[G 30] Verificarea „CE” care trebuie realizată de către un ON se limitează la părțile sau caracteristicile subsistemului cărora li s-au aplicat STI-urile.

[G 31] [Articolul 2 litera (m)] definește „modernizarea” ca fiind „orice lucrare de modificare majoră a unui subsistem sau a unei părți de subsistem care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului”. Această definiție este general aplicabilă oricărei modificări voluntare a performanței generale a unui subsistem, ca de exemplu:

- dacă se ia hotărârea să se dezafecteze una dintre șinele unei linii cu trafic redus, această dezafectare ar reduce capacitatea liniei, dar ar face ca exploatarea și întreținerea acesteia să fie mai eficiente din punct de vedere al costurilor (adică ar îmbunătăți performanța acesteia);

- dacă se ia hotărârea să se modifice un vagon platformă într-unul portcontainer, deși niciunul dintre cele două tipuri nu are *a priori* o performanță mai bună, este clar că hotărârea a fost luată cu intenția de a îmbunătăți performanța într-o situație de afaceri specifică.

[G 32] În toate aceste cazuri se aplică [articolul 20], iar statul membru în cauză trebuie să „decid[ă] în ce măsură este necesară aplicarea STI-urilor”.

[G 33] În anumite cazuri, STI-urile includ cerințe specifice cu privire la aplicarea sau reînnoirea lor.

Capitolul V: „Vehicule”

[G 34] „[...] 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 [capitolul V al Directivei privind interoperabilitatea]” ([considerentul 41] (atât pentru vehiculele conforme cu STI, cât și pentru cele neconforme cu STI, atât pentru părțile rețelei care intră sub incidența domeniului geografic de aplicare a STI, cât și pentru cele care nu intră încă sub incidența acestuia. Aceste dispoziții țin cont de noua definiție a vehiculului (a se vedea observațiile privind [articolul 2 litera (c)]).

[G 35] Fiecare dintre subsistemele care alcătuiește un vehicul face obiectul dispozițiilor relevante ale Directivei privind interoperabilitatea, iar în ceea ce privește subsistemele noi, modernizate și reînnoite, acestea fac obiectul STI-urilor relevante.

[G 36] Procesul de autorizare pentru punerea în funcțiune a vehiculelor depășește domeniul de aplicare a prezentului ghid.

2.8. Structura și conținutul STI-urilor

2.8.1. [Articolul 5 alineatul (3)] menționează conținutul STI-urilor în măsura necesară realizării interoperabilității în sistemul feroviar al UE.

Tabelul 2: Conținutul STI-urilor

<p>„Fiecare STI:</p> <p>a) prezintă domeniul său de aplicare (parte a rețelei sau vehicule menționate în anexa I; subsistemul sau partea de subsistem menționate în anexa II [la Directiva privind interoperabilitatea]);</p>	<p>Acest conținut este inclus în capitolele 1 și 2 ale STI-urilor.</p>
<p>b) stabilește cerințele esențiale pentru subsistemul în cauză și interfețele acestuia în raport cu alte subsisteme;</p>	<p>Cerințele esențiale sunt stabilite în termeni generali în anexa III la Directiva privind interoperabilitatea; acestea sunt detaliate pentru fiecare subsistem în capitolul 3 al STI-urilor.</p>

Tabelul 2: Conținutul STI-urilor

<p>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 [la Directiva privind interoperabilitatea];</p>	<p>Cerințele esențiale specifice subsistemului se reflectă în parametrii tehnici, interfețele și cerințele de performanță stabilite pentru fiecare subsistem în capitolul 4 al STI-urilor.</p> <p>Ca exemplu al acestei variații a cerințelor, se poate face referire la diferite categorii de linii definite în STI infrastructură pentru HS și CR, la diferite sisteme de alimentare din STI privind energia HS și CR etc.</p>
<p>d) determină elementele constitutive și interfețele de interoperabilitate care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv al standardelor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar.</p>	<p>Capitolul 5 al STI-urilor abordează elementele constitutive și interfețele care intră sub incidența specificațiilor europene.</p> <p>Standardele (voluntare sau obligatorii, a se vedea secțiunea 3 din prezentul ghid) care asigură conformitatea cu cerințele esențiale ale Directivei privind interoperabilitatea permit respectarea caracteristicilor tehnice ale subsistemelor definite la capitolul 4 al STI-urilor și nu în mod direct cerințele esențiale ale directivei.</p>
<p>e) indică, pentru fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformității sau a caracterului adecvat pentru utilizarea elementelor constitutive de interoperabilitate, pe de o parte, sau a verificării „CE” a subsistemelor, pe de altă parte. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în Decizia 93/465/CEE și în amendamentele sale ulterioare;</p>	<p>Capitolul 6 al STI-urilor. Ar trebui, de asemenea, evidențiat faptul că prezenta decizie a fost înlocuită de Decizia 768/2008/CE. În plus, a fost adoptată o decizie specifică privind modulele feroviare. STI-urile adoptate odată cu adoptarea acestei decizii specifice sau după data respectivă fac trimitere la ea. STI-urile adoptate anterior acestei date conțin descrierea modulelor în fiecare dintre STI-uri.</p>
<p>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;</p>	<p>Capitolul 7 al STI-urilor, care include cazuri specifice, definește totodată perioade de tranziție pentru aplicarea diferitelor dispoziții ale STI și permite o anumită perioadă de timp pentru punerea în funcțiune a subsistemelor conforme cu normele care erau în vigoare înainte de adoptarea STI.</p>
<p>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.</p>	<p>Aceste puncte sunt descrise la capitolul 4 ca parte a caracterizării subsistemului.</p>

2.8.2. [Articolul 5 alineatul (6)] prevede că, „[i]n cazul în care anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, acestea se identifică în mod explicit într-o anexă la STI ca **puncte deschise**”. Ideea este că anumite

aspecte sunt considerate a fi necesare pentru satisfacerea cerințelor esențiale, dar (din cauza complexității acestora sau a lipsei de timp) nu a fost încă posibilă definirea unei specificații adecvate pentru sistemul țintă. În acest caz, se poate adopta o STI avându-se în vedere închiderea punctului deschis în reviziile ulterioare. Între timp, în cazul acestui punct deschis se aplică normele naționale notificate.

- 2.8.3. Aceste norme naționale pentru puncte deschise și organismele desemnate pentru evaluarea conformității cu aceste norme trebuie să fie notificate Comisiei de către statele membre ulterior adoptării STI care conține punctele deschise respective.

2.9. Sistemul țintă și cazuri specifice

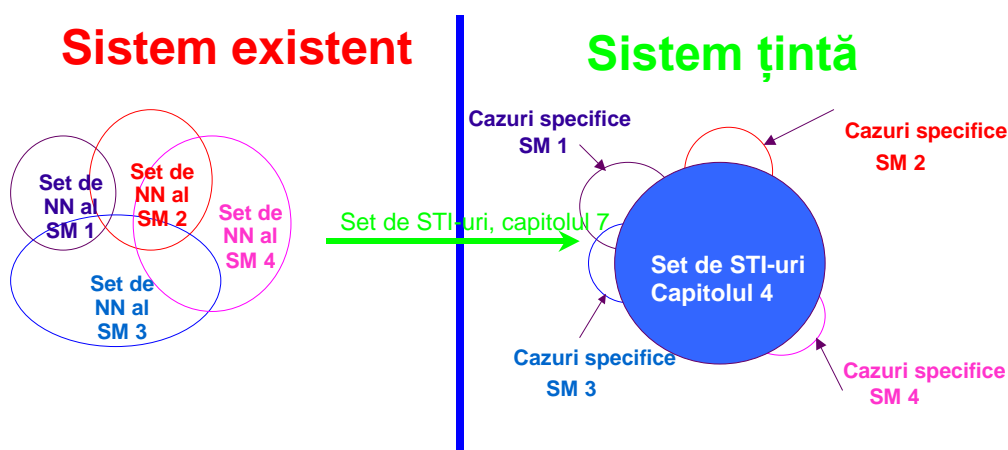
- 2.9.1. Obiectivul STI este să contribuie la realizarea unui „*nivel optim de armonizare tehnică*” prin stabilirea unei specificații pentru un sistem țintă comun (a nu se confunda cu o abordare „universal valabilă”).

- 2.9.2. În funcție de situația specifică din fiecare stat membru, este posibil ca realizarea sistemului țintă să nu fie fezabilă (sau să necesite o lungă perioadă de tranziție). Ținând cont de acest fapt, STI-urile „*mențin o coerență [...] cu sistemul feroviar actual din statele membre. [...] pot fi prevăzute cazuri speciale pentru fiecare STI, atât în ceea ce privește rețeaua, cât și în ceea ce privește vehiculele [...]. Pentru fiecare caz specific, STI-urile prevăd modalitățile de aplicare [...]*” ([articolul 5 alineatul (5)]).

- 2.9.3. Aceste cazuri specifice sunt clasificate în două categorii: dispozițiile se aplică fie permanent (cazuri P), fie temporar (cazuri T).

- 2.9.4. În cazul în care STI relevantă impune acest lucru, statele membre trebuie să notifice Comisia cu privire la organismele desemnate pentru evaluarea conformității în cazurile specifice. Ca și în cazul punctelor deschise, notificarea trebuie făcută ulterior adoptării STI.

- 2.9.5. Graficul de mai jos ilustrează migrarea de la seturile de norme naționale la STI-uri.



2.10. Erori în STI-uri

- 2.10.1. Directiva privind interoperabilitatea introduce conceptele de eroare minoră ([articolul 7 alineatul (2)]) și eroare importantă sau critică ([articolul 7 alineatul (3)]).

- 2.10.2. În plus, „mandatul-cadru acordat Agenției” definește o eroare ca fiind critică atunci când, pentru un subsistem sau un element constitutiv, este împiedicată:

- finalizarea sau proiectarea interoperabilă;
- evaluarea conformității;
- punerea în funcțiune sau introducerea pe piață;
- interoperabilitatea.

- 2.10.3. Pentru toate aceste motive, de îndată ce a fost identificată o eroare critică, trebuie să fie notificate fie Comisia, fie AEF, fie un stat membru, astfel încât să poată fi consultat Comitetul pentru interoperabilitate și siguranță feroviară (RISC), să se poată solicita agenției un aviz tehnic și să poată fi inițiată procedura de modificare a STI. Mai mult, dacă un ON identifică (o) astfel de eroare (erori), acesta poate iniția o procedură de întrebări și clarificări prin intermediul grupului NB Rail.
- 2.10.4. Atunci când o deficiență nu este critică, aceasta poate fi considerată drept o eroare minoră care este notificată, de asemenea, Comisiei sau AEF sau unui stat membru, dar este tratată ca fiind mai puțin urgentă; acest caz include și erorile de traducere.
- 2.10.5. Agenția publică o listă cu erorile minore identificate, inclusiv erorile de traducere, pe site-ul său, până la revizuirea STI-urilor relevante. Lista se transmite și către RISC spre informare.

2.11. Avizele tehnice ale agenției

- 2.11.1. În conformitate cu [articolul 7 alineatul (1)] din Directiva privind interoperabilitatea și așa cum se prevede la articolul 2 literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 881/2004, Comisia Europeană poate cere agenției un aviz tehnic (AT) privind, printre altele, deficiențele din STI-uri (inclusiv cazurile în care una dintre cerințele unei STI nu este clară și poate conduce la interpretări divergente). În ceea ce privește ultima problemă, trebuie evaluat impactul unei astfel de deficiențe asupra interoperabilității și asupra interfețelor cu respectiva STI și cu alte STI-uri.
- 2.11.2. AT trebuie să furnizeze o soluție, evaluând în mod corespunzător efectele economice, pe cele asupra interoperabilității și interfeței, precum și conformitatea cu cerințele esențiale și detaliile pentru evaluarea conformității.
- 2.11.3. Agenția trebuie să emită AT în termen de două luni [articolul 10 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 881/2004]. AT trebuie să fie transmis către RISC și, în cazul în care este adoptat, să fie inclus în revizia STI relevante. Până atunci (până la revizuirea STI), avizul trebuie să fie publicat de către agenție pe site-ul său și să fie diseminat prin rețeaua ANS. De asemenea, acesta poate fi publicat pe site-ul NB Rail.
- 2.11.4. În conformitate cu [articolul 7 alineatul (2)], Comisia poate recomanda utilizarea unui AT. În acest caz, ar trebui ca acesta să fie utilizat de către entitățile contractante sau de către fabricanți pentru a continua proiectarea subsistemului/elementului constitutiv sau de către ON pentru evaluarea conformității.
- 2.11.5. AT nu este obligatoriu din punct de vedere legal decât după ce devine parte a unei STI. Dacă a fost utilizat, acest fapt trebuie precizat cu claritate atât în certificatul „CE”, cât și în declarația „CE” pentru subsistemul sau elementul constitutiv respectiv.

2.12. Stadiul actual al STI-urilor

- 2.12.1. Primul grup de STI-uri pentru liniile HS, cu privire la subsistemele structurale infrastructură, energie, material rulant și, respectiv, control-comandă și semnalizare, precum și la subsistemele funcționale exploatare și întreținere, a fost publicat în mai 2002.

- 2.12.2. Acestea și toate celelalte STI-uri adoptate înainte de anul 2009 au fost elaborate în numele Comisiei Europene de către un organism reprezentativ comun, cunoscut ulterior sub numele de Asociația Europeană pentru Interoperabilitate Feroviară (AEIF) și format din GI, IF și reprezentanți ai industriei feroviare.
- 2.12.3. După instituire, Agenția Europeană a Căilor Ferate (AEF) a preluat sarcina redactării STI-urilor. În consecință, agenția a elaborat modificările aduse la STI WAG și OPE, adoptate în anul 2009, precum și toate STI-urile adoptate din anul 2009 până în prezent. Pentru un sumar al stadiului STI-urilor, aveți la dispoziție un tabel pe site-ul AEF, în secțiunea „Interoperability/TSIs” (Interoperabilitate/STI-uri).

2.13. Relevanța STI-urilor pentru subsistemele definite în anexa II la Directiva privind interoperabilitatea

- 2.13.1. [Articolul 5 alineatul (1)] prevede că „[d]upă caz, un subsistem poate intra sub incidența mai multor STI, iar sub incidența unei STI pot intra mai multe subsisteme”. În practică, aceasta are ca rezultat un tip de matrice care leagă diferite subsisteme de diferite STI-uri. Tabelul următor prezintă STI-urile care se aplică fiecărui subsistem și care, în consecință, trebuie să fie luate în considerare la evaluarea conformității unui anumit subsistem (proiectele de STI-uri sunt indicate doar cu titlu de referință).

Tabelul 3: Domeniul de aplicare a STI-urilor în raport cu subsistemele

STI-uri aplicabile	Subsistem							
	Infrastructură	Energie	CCS la bord	CCS pe calea ferată	Material rulant	Exploatarea și gestionarea traficului	Întreținere	Aplicații telematice
Dec 2008/217/CE STI HS INF	X						X	
Dec 2011/275/UE STI CR INF	X						X	
Dec 2008/284/CE HS ENE		X					X	
Dec 2011/274/UE STI CR ENE		X					X	
Dec2012/88/UE STI CCS			X	X			X	
Dec. 2008/232/CE STI HS RST					X		X	
Dec. 2006/861/CE STI CR WAG					X		X	
Dec. 2011/291/UE STI CR LOC&PAS					X		X	
Dec. 2011/229/UE STI RST zgomot					X		X	
Dec. 2008/231/CE STI HS OPE						X		

Tabelul 3: Domeniul de aplicare a STI-urilor în raport cu subsistemele

Dec. 2011/314/UE STI CR OPE						X		
Reg. 62/2006/CE STI TAF								X
Reg. 454/2011/UE STI TAP								X
Dec. 2008/163/CE STI HS&CR SRT	X	X	X	X	X	X	X	
Dec. 2008/164/CE STI HS&CR PMR	X					X		X

2.13.2. Tabelul de mai sus prezintă subsistemele așa cum sunt definite în anexa II la Directiva privind interoperabilitatea. Aceasta nu înseamnă că toate STI-urile indicate pentru un anumit subsistem sunt aplicabile în toate cazurile. De exemplu, STI HS RST (Decizia 2008/232/CE) se aplică subsistemului material rulant în general, dar nu este aplicabil pentru subsistemul material rulant convențional, iar STI HS&CR PMR (Decizia 2008/164/CE) se aplică subsistemului material rulant în general, dar nu este aplicabil în cazul vagoanelor de marfă.

2.14. Aplicarea în practică a diferitelor STI-uri

2.14.1. Din punct de vedere practic, proiectele nu corespund în mod necesar unuia dintre subsistemele definite în Directiva privind interoperabilitatea ci, mai curând, includ simultan mai multe subsisteme structurale. În plus, după cum se indică mai sus, un subsistem poate intra (și în general intră) sub incidența mai multor STI-uri. Tabelul următor (care nu este exhaustiv) oferă un exemplu al relevanței diferitelor STI-uri în câteva cazuri practice.

Tabelul 4: Aplicarea în practică a fiecărei STI

STI-uri aplicabile	Caz										
	Linie HS	Linie CR electrificată	Linie CR neelectrificată	Garnitură HS	Garnitură CR	Garnitură CR pentru utilizarea ocazională pe linii HS	Locomotivă HS	Locomotivă CR	Vagon de călători CR	Vagon de marfă	Modernizarea sistemului de semnalizare al liniei CR
Dec. 2008/217/CE STI HS INF	X										
Dec. 2011/275/UE STI CR INF		X	X								
Dec. 2008/284/CE HS ENE	X										
Dec. 2011/274/UE STI CR ENE		X									

Tabelul 4: Aplicarea în practică a fiecărei STI

Dec. 2012/88/UE STI CCS	X	X	X	X	X	X	X	X			X
Dec. 2008/232/CE STI HS RST				X		X	X				
Dec. 2006/861/CE STI CR WAG										X	
Dec. 2011/291/UE STI CR LOC&PAS					X	X		X	X		
Dec. 2011/229/UE STI RST NOI					X	X		X	X	X	
Dec. 2008/163/CE STI HS&CR SRT	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Dec. 2008/164/CE STI HS&CR PMR	X	X	X	X	X	X			X		

2.14.2. Exemplele prevăzute în tabel ar trebui înțelese după cum urmează:

- Un proiect pentru o nouă linie de mare viteză include subsistemele infrastructură, energie și CCS pe calea ferată. STI-urile aplicabile pentru fiecare dintre aceste subsisteme sunt:
 - Infrastructură: STI HS INF, STI PRM (dacă linia include stații), STI SRT (dacă linia include tuneluri);
 - Energie: STI HS ENE, STI SRT (dacă linia include tuneluri);
 - CCS pe calea ferată: STI CCS, STI SRT;
- Un proiect pentru o nouă linie convențională include subsistemele infrastructură, energie (dacă linia este electrificată) și CCS pe calea ferată. STI-urile aplicabile pentru fiecare dintre aceste subsisteme sunt:
 - Infrastructură: STI CR INF, STI PRM (dacă linia include stații), STI SRT (dacă linia include tuneluri);
 - Energie: STI CR ENE (dacă linia este electrificată), STI SRT (dacă linia include tuneluri; anumiți parametri se aplică chiar dacă linia nu este electrificată);
 - CCS pe calea ferată: STI CCS, STI SRT;
- O garnitură nouă de mare viteză include subsistemele RST și CCS la bord. STI-urile aplicabile pentru fiecare dintre aceste subsisteme sunt:
 - RST: STI HS RST, STI PRM, STI SRT;
 - CCS la bord: STI CCS;

- O locomotivă convențională include subsistemele RST și CCS la bord. STI-urile aplicabile pentru fiecare dintre aceste subsisteme sunt:
 - RST: STI CR LOC&PAS, STI SRT, STI RST zgomot;
 - CCS la bord: STI CCS.

2.14.3. În consecință, în fiecare dintre aceste cazuri, verificarea „CE” a fiecărui subsistem trebuie să includă conformitatea cu STI-urile relevante pentru acesta.

2.15. STI-uri și alte cerințe

2.15.1. Norme naționale aplicabile

[G 37] Ar trebui să se considere că un subsistem care se conformează tuturor STI-urilor aplicabile, fără puncte deschise, satisface cerințele esențiale ale Directivei privind interoperabilitatea. Cu toate acestea, în prezent STI-urile nu acoperă toate aspectele referitoare la cerințele esențiale (respectiv domeniul geografic de aplicare a STI-urilor nu acoperă întreaga rețea a UE, existând puncte deschise). În cursul perioadei de tranziție pentru aspectele care nu fac încă obiectul STI-urilor în vigoare, pe teritoriul fiecărui stat membru se aplică normele naționale, notificate Comisiei Europene de către statul membru respectiv în temeiul [articolului 17 alineatul (3)].

[G 38] Aceste norme naționale notificate se aplică drept referință pentru verificarea îndeplinirii cerințelor esențiale atunci când (conform prevederilor [articolului 17 alineatul (3)]):

- „nu există o STI relevantă; sau
- a fost notificată o derogare [...] sau
- un caz special impune aplicarea unor norme tehnice care nu sunt incluse în STI relevantă”

sau (conform prevederilor [articolului 20]), STI-urile nu se aplică în totalitate pentru modernizarea sau reînnoirea unui subsistem.

[G 39] Suplimentar față de această obligație de ordin general privind notificarea normelor naționale, actele juridice prin care se adoptă STI-urile includ de obicei cerințe mai detaliate privind domeniul de aplicare a notificărilor impuse.

[G 40] De asemenea, statele membre trebuie să desemneze organisme însărcinate cu evaluarea conformității cu aceste norme naționale, așa-numitele „organisme desemnate”.

[G 41] Pentru a asigura concordanța cu cerințele esențiale, normele naționale trebuie să fie considerate ca fiind complementare STI-urilor curente. Lista completă a trimerilor la aceste norme naționale a fost publicată pe site-ul CE privind interoperabilitatea feroviară [a se vedea linkul pe site-ul AEF, în secțiunea „Registers” (Registre) – „European Railway Agency Database of Interoperability and Safety (ERADIS)” (Baza de date privind interoperabilitatea și siguranța a Agenției Europene a Căilor Ferate)].

[G 42] Normele naționale (inclusiv normele complementare) nu pot intra în contradicție cu STI-urile relevante.

[G 43] Dacă STI impune aceasta, normele naționale trebuie să fie utilizate pentru evaluarea conformității în cazuri specifice.

- [G 44] Dacă este necesar, un stat membru poate modifica normele pe care le-a notificat. Cu toate acestea, scopul listei de a asigura un tratament corect și nediscriminatoriu al tuturor părților interesate prin publicarea normelor naționale aplicabile necesită o anumită stabilitate.
- [G 45] Nevoia unor astfel de norme naționale se va reduce pe măsură ce STI-urile vor fi modificate și elaborate, punctele deschise se vor închide și domeniul de aplicare se va extinde la întreaga rețea feroviară a UE.
- [G 46] Normele naționale vor rămâne totuși aplicabile pentru derogări și aplicarea parțială a STI-urilor în cazul modernizării sau reînnoirii.

2.15.2. Respectarea altor reglementări care decurg din tratat

- [G 47] Toate celelalte directive care privesc domeniul tehnic de aplicare a Directivei privind interoperabilitatea, inclusiv subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, rămân aplicabile cu condiția să nu aibă legătură cu cerințele esențiale prevăzute în Directiva privind interoperabilitatea. Dacă este cazul, se aplică dispozițiile [articolului 13 alineatul (3)]: *„Atunci când elementele constitutive de interoperabilitate intră sub incidența altor directive ale Comunității, care privesc alte aspecte, declarația «CE» de conformitate sau de adecvare pentru utilizare precizează că aceste elemente constitutive de interoperabilitate respectă și cerințele acestor directive”.*
- [G 48] Principiul general este reprezentat de faptul că STI-urile nu dublează cerințele care fac deja obiectul altor regulamente UE [compatibilitate electromagnetică (CEM), emisii de gaze de eșapament etc.]. Aceasta nu înseamnă că subsistemele feroviare sunt exceptate de la obligația conformării cu aceste regulamente.
- [G 49] Se aplică următoarele dispoziții:
- [Articolul 3 alineatul (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.”*
 - Anexa VI punctul (2.1) la Directiva privind interoperabilitatea: *„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”.*
- [G 50] Pe lângă respectarea STI-urilor, fabricantul unui element constitutiv de interoperabilitate are responsabilitatea de a garanta că acesta respectă cerințele esențiale ale tuturor celorlalte directive aplicabile. În acest scop și dacă este necesar, fabricantul trebuie să desemneze organisme notificate în conformitate cu aceste directive [a se vedea site-ul internet al AEF în secțiunea „interoperability/cooperation with organisations” (interoperabilitate/cooperare cu organizații)], pentru legătura la lista organismelor notificate în baza directivelor „noua abordare”). ON-ul desemnat să evalueze conformitatea unui element constitutiv de interoperabilitate cu Directiva privind interoperabilitatea și cu STI-urile nu trebuie să evalueze și dacă elementul constitutiv respectă celelalte directive relevante. Această evaluare este realizată fie de către organismele notificate pentru evaluarea conformității în baza directivelor aplicabile, fie, dacă aceste directive o permit, de către fabricantul însuși. Totuși, aceeași organizație poate realiza evaluarea conformității cu mai multe directive, cu condiția să fie notificată pentru toate acestea.

[G 51] Situația este diferită în cazul unui subsistem. ON-ul care efectuează verificarea „CE” trebuie să verifice că subsistemul respectă:

- STI-urile și că elementele constitutive de interoperabilitate sunt însoțite de declarația „CE” de conformitate potrivit [articolului 13]; și
- toate celelalte reglementări care decurg din tratat. În acest scop, ON-ul desemnat pentru evaluarea conformității subsistemului cu Directiva privind interoperabilitatea nu trebuie să evalueze conformitatea subsistemului cu alte reglementări. Totuși, ON-ul trebuie să ceară solicitantului dovada conformității cu toate celelalte reglementări aplicabile. Acesta din urmă trebuie să furnizeze o dovadă relevantă a conformității, iar ON-ul trebuie să o includă în dosarul tehnic.

[G 52] NB Rail menține o listă a celorlalte reglementări care decurg din tratat și sunt aplicabile subsistemelor, pe care o pune la dispoziție pe site-ul său internet (a se vedea linkul susmenționat pe site-ul internet al AEF). Această listă nu are caracter obligatoriu și nu există nicio obligație legală care să impună NB Rail să mențină o astfel de listă.

[G 53] În cazul unui conflict între cerințele esențiale ale Directiva privind interoperabilitatea (sau cerințele STI-urilor) și cele ale celorlalte texte de lege cu același domeniu tehnic de aplicare, ar trebui sesizată Comisia, care va căuta cea mai adecvată soluție. Un principiu juridic care se poate aplica în acest caz este acela că legislația specifică sectorului prevalează față de legislația orizontală.

2.15.3. STI-uri și alte cerințe - Rezumat

[G 54] Tabelul următor clarifică combinația dintre diferitele cerințe aplicabile subsistemelor structurale și evaluarea conformității acestora:

Tabelul 5: Cerințe aplicabile subsistemelor structurale și evaluarea conformității acestora

	Cerințe	Evaluarea conformității realizată în conformitate cu:	Organismul însărcinat cu evaluarea conformității
Parametri de bază și elemente constitutive de interoperabilitate	Capitolele 4 și 5 din STI	Capitolul 6 din STI	Organism notificat pentru Directiva privind interoperabilitatea
Cazuri specifice	Capitolul 7 din STI	Notificare de către SM	Organism desemnat
Puncte deschise	Notificare de către SM (norme naționale)	Notificare de către SM	Organism desemnat
Alte reglementări care decurg din tratat	Alte reglementări	Alte reglementări	Organisme notificate în baza altor reglementări

[G 55] La modul general, domeniul de aplicare a notificării normelor naționale și organismelor desemnate (în conformitate cu [articolul 17]) trebuie să corespundă zonei gri a graficului de mai sus, în timp ce zona albă a graficului face obiectul legislației UE (STI-uri și alte reglementări care decurg din tratat). Cazurile specifice prevăzute la capitolul 7 din STI-uri poate face trimitere la normele naționale, care trebuie să fie apoi notificate de către statele membre.

[G 56] În cazurile în care s-a acordat o derogare, organismul desemnat este responsabil pentru verificarea conformității cu normele naționale notificate care se aplică în locul STI(-urilor).

[G 57] În cazurile modernizării sau reînnoirii, organismul desemnat este responsabil pentru verificarea conformității cu normele naționale notificate care se aplică în locul STI(-urilor).

2.16. Întrebări privind STI-urile

2.16.1. Interpretarea oficială a textului juridic poate fi făcută doar de către Curtea Europeană de Justiție.

2.16.2. Pentru ca Directiva privind interoperabilitatea și STI-urile să aibă eficiență maximă, este esențial ca toate părțile interesate din domeniul feroviar din UE să aibă o înțelegere comună și să aplice în același fel conținutul și cerințele acestora.

2.16.3. Pe parcurs, utilizatorii au adresat AEF multe cereri de clarificare, iar acestea sunt tratate în versiunea actuală a ghidului. Cu toate acestea, probabil că utilizatorii au și alte întrebări, care urmează să fie colectate și la care se va răspunde în versiunile viitoare.

2.16.4. Întrebările cu privire la STI-uri pot fi transmise AEF; acestea sunt colectate sub formă de FAQ (întrebări frecvente) pe site-ul internet al Agenției. Aceste întrebări urmează să fie luate în considerare la reviziile ulterioare ale prezentului ghid și, acolo unde este relevant, în decursul reviziei STI-urilor.

2.16.5. Mai mult, organismele notificate în conformitate cu [articolul 28] din Directiva privind interoperabilitatea se pot adresa grupului lor de coordonare, NB Rail, pentru orice eventuală întrebare cu privire la procedurile de evaluare și verificare legate de punerea în aplicare a STI-urilor (a se vedea și secțiunea 4.4).

3. STANDARDE ȘI ALTE DOCUMENTE APLICABILE

3.1. Generalități

- 3.1.1. STI-urile sunt adoptate prin decizii sau regulamente CE, fiind astfel obligatorii. Totuși, în mod obișnuit acestea nu prescriu o soluție tehnică specifică pentru îndeplinirea cerințelor.
- 3.1.2. În conformitate cu [articolul 5 alineatul (8)], „STI-urile pot conține o trimitere explicită, clar identificată, la standarde sau specificații europene sau internaționale sau la documente tehnice publicate de agenție” sau, în absența acestora, „la alte acte normative identificate în mod clar” (precum fișele UIC, standardele naționale etc.), iar respectarea acestor standarde sau specificații (ori a părților relevante din acestea) sau documente devine obligatorie. Numai acele [parte (părți) din] standarde, specificații și documente care sunt strict necesare pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar al UE sunt menționate în mod specific în STI-uri, fiind în consecință mandatate de acestea.
- 3.1.3. Totuși, pentru STI-uri sunt, de asemenea, relevante o serie de alte standarde și documente, chiar dacă nu se face referire la ele. Respectarea acestor standarde sau documente rămâne voluntară. Respectarea standardelor armonizate acordă prezumția de respectare a cerințelor esențiale corespunzătoare.
- 3.1.4. Trimiterile la standardele armonizate care indică directivele (directivele „noua abordare și directivele bazate pe noua abordare”) pentru care acestea acordă prezumția de conformitate se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), fiind de asemenea disponibile pe site-ul internet al DG Întreprinderi și Industrie.
- 3.1.5. Prin urmare, se poate întâmpla, de asemenea, ca același standard să fie (în totalitate sau parțial) în același timp armonizat (adică voluntar și oferind prezumția de conformitate) și obligatoriu (adică menționat ca atare în STI). În consecință, standardul respectiv va figura pe lista standardelor armonizate publicată în JOUE, precum și pe lista standardelor obligatorii la care se face referire în STI-uri.
- 3.1.6. În practică, standardele și celelalte documente au legătură cu cerințele tehnice stabilite la capitolele 4 și 5 din fiecare STI (parametrii de bază, interfețele și cerințele de performanță ale fiecărui subsistem). La rândul lor, aceste cerințe reflectă cerințele esențiale ale Directivei privind interoperabilitatea și cerințele esențiale specifice subsistemelor, stabilite la capitolul 3 din STI-uri
- 3.1.7. Listele standardelor și documentelor, atât obligatorii, cât și voluntare, aferente fiecărui subsistem sunt incluse în ghidurile STI specifice (anexa 1 la prezentul ghid).

3.2. Trimiteri la standarde europene și la alte documente în STI-uri

- 3.2.1. Trimiterile la standardele existente sau la alte documente din cadrul STI-urilor pot fi:
- trimiteri „stricte” – prin intermediul cărora se identifică în mod explicit o anumită versiune a documentului (de exemplu, prin trimiterea la numărul versiunii, la dată etc.) sau
 - trimiteri „variabile” (adică fără o identificare explicită a unei anumite versiuni a documentului) – prin intermediul cărora se face trimitere la versiunea documentului în vigoare la momentul adoptării ultimei versiuni a STI în discuție.
- 3.2.2. În STI-uri se fac, pe cât posibil, numai trimiteri stricte.
- 3.2.3. În ambele cazuri, versiunea standardului (sau a documentului) la care se face trimitere în STI este cea obligatorie. Dacă, ulterior adoptării unei STI, se adoptă o nouă versiune a

standardului (sau documentului) respectiv, aceasta nu implică nicio modificare a STI, versiunea „veche” la care se face trimitere în STI rămâne în continuare obligatorie. Aceasta înseamnă, în ambele cazuri, că nimic nu „variază”.

3.2.4. În cazul în care o STI face trimitere la un standard sau document, este obligatoriu standardul sau documentul complet. Dacă o STI face trimitere la o parte a unui standard sau document, este obligatorie doar partea la care se face trimitere.

3.2.5. În cazul în care un standard la care se face referire într-o STI conține o trimitere la un alt standard, acest al doilea standard devine, de asemenea, obligatoriu, cu excepția cazului în care în STI se prevede altfel.

3.2.6. STI-urile nu fac nicio trimitere la standarde sau alte documente relevante a căror aplicare nu este obligatorie.

3.3. Documente tehnice ale Agenției

3.3.1. Trebuie reținut faptul că „document tehnic al Agenției” nu este același lucru cu „aviz tehnic al Agenției”, care este descris în secțiunea 2.11.

3.3.2. O STI poate face trimiteri la un document tehnic al agenției în același mod în care face trimiteri la un standard. În plus, măsura de reglementare prin care se adoptă STI poate include dispoziții privind actualizarea unui document tehnic de către agenție.

4. PĂRȚI INTERESATE

4.1. Fabricantul unui element constitutiv de interoperabilitate

- 4.1.1. Fabricantul unui element constitutiv de interoperabilitate este organizația însărcinată cu proiectarea și fabricarea elementului constitutiv de interoperabilitate (ECI) care intră sub incidența Directivei privind interoperabilitatea și a STI-urilor aferente, în scopul introducerii pe piață pe teritoriul UE, în propriul său nume.
- 4.1.2. În cazurile în care o entitate contractantă (de exemplu, ÎF sau GI) este implicată împreună cu furnizorul în proiectarea unui ECI, ar trebui să se menționeze cu claritate care parte este considerată fabricantul. Obligațiile și responsabilitățile asociate se aplică persoanei care a redactat declarația „CE”.
- 4.1.3. Oricine modifică substanțial un ECI, rezultând un ECI „ca și nou” (adică în cazul în care modificările ar putea influența caracteristicile parametrilor de bază acceptați de elementul constitutiv de interoperabilitate), în scopul introducerii pe piață pe teritoriul UE, devine fabricant și trebuie să asigure evaluarea corespunzătoare a conformității.
- 4.1.4. Un GI, o ÎF, un deținător de vehicule etc. pot proiecta și fabrica sau modifica un ECI pentru uzul propriu. În acest caz, se consideră că aceștia introduc pe piață respectivul ECI și că sunt fabricanții lui.
- 4.1.5. Fabricantului îi revine responsabilitatea pentru:
- proiectarea și fabricarea ECI;
 - urmărirea procedurilor de certificare a conformității și a adecvării pentru utilizare a ECI, raportate la cerințele stabilite în Directiva privind interoperabilitatea și în STI-urile aferente acesteia.
- 4.1.6. Fabricantul poartă răspunderea exclusivă și definitivă pentru conformitatea ECI-ului său cu oricare dintre directivele aplicabile. Acesta trebuie să înțeleagă atât proiectarea cât și fabricarea ECI-ului, să asigure, dacă este impus de STI relevantă, certificarea „CE” de către organismele (un organism) notificate (notificat) și să emită o declarație „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare raportată la oricare dintre dispozițiile și cerințele aplicabile ale directivei relevante.
- 4.1.7. Fabricantul poate subcontracta anumite operațiuni – de exemplu, proiectarea sau fabricarea ECI – cu condiția să își mențină controlul și responsabilitatea generale pentru ECI în ansamblu. În aceleași condiții poate utiliza elemente sau componente gata făcute, care dețin sau nu marcajul „CE”, pentru a produce ECI, fără să își piardă statutul de fabricant.
- 4.1.8. Anexa IV la Directiva privind interoperabilitatea definește obligațiile care incumbă fabricantului cu privire la declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare a unui ECI.
- 4.1.9. Fabricantul poate avea sediul în Comunitate sau în altă parte. În oricare dintre cazuri, fabricantul poate desemna un reprezentant autorizat (a se vedea secțiunea 4.3) în UE care să acționeze în numele său pentru îndeplinirea anumitor sarcini impuse de directivele aplicabile, cu condiția ca acesta să fie menționat într-un mandat între fabricant și reprezentantul său autorizat. Cu toate acestea, un fabricant stabilit în afara UE nu este obligat să aibă un reprezentant autorizat, deși aceasta poate prezenta unele avantaje.

4.2. Solicitantul unei verificări „CE”

- 4.2.1. Cuvântul „solicitant” este utilizat în câteva articole și anexe ale Directivei privind interoperabilitatea. Acesta nu se referă în toate cazurile la același rol și nu reprezintă în mod necesar aceeași organizație. De exemplu:
- un fabricant de material rulant poate acționa ca solicitant al verificării „CE” a subsistemului material rulant [(articolul 18)];
 - un fabricant de CCS la bord poate acționa ca solicitant al verificării „CE” a subsistemului CCS la bord [(articolul 18)];
 - o companie de leasing poate acționa ca solicitant al autorizației inițiale de punere în funcțiune a vehiculului [(articolul 22)]; și
 - o întreprindere feroviară poate acționa ca solicitant al autorizației suplimentare de punere în funcțiune într-un alt stat membru [(articolul 23)].
- 4.2.2. Solicitantul procedurii de verificare „CE” *„poate fi partea contractantă sau fabricantul sau reprezentantul lor autorizat din cadrul Comunității”*. Oricare ar fi organizația solicitantă, este obligația acesteia să emită declarația de verificare „CE”. În consecință, solicitantul este entitatea responsabilă pentru respectarea de către subsistem a STI-urilor și a celorlalte reglementări care decurg din tratat (cerințele care intră sub incidența declarației „CE”).
- 4.2.3. Solicitantul verificării „CE” răspunde de:
- proiectarea, producția și încercarea finală a subsistemului. Este responsabil pentru proiectarea și construcția subsistemului, chiar dacă elementele acestuia au fost proiectate și construite de organizații diferite;
 - asigurarea realizării verificării „CE” de către un ON (a se vedea detaliile în anexa 2 la prezentul ghid);
 - întocmirea declarației „CE” de verificare a subsistemului.
- 4.2.4. Solicitantul verificării „CE” poate delega sau subcontracta anumite sarcini cu privire la un subsistem (precum proiectarea, construcția sau încercarea acestuia), dar își păstrează controlul și responsabilitatea generală pentru subsistem în ansamblu și rămâne responsabil pentru declarația „CE” de verificare. În final, solicitantul care întocmește declarația CE de verificare (pe baza modulului SD sau SF) trebuie să fie același care a obținut certificatul CE de examinare de tip”.
- 4.2.5. În cazurile în care anumite părți sau stadii ale subsistemului fac obiectul unei declarații intermediare de verificare, solicitantul care întocmește declarația „CE” de verificare poate fi diferit de persoana/entitatea care a redactat declarația intermediară de verificare.
- 4.2.6. Anexele V și VI la Directiva privind interoperabilitatea definesc obligațiile care incumbă solicitantului autorizației de punere în funcțiune cu privire la declarația „CE” de verificare și modalitățile de obținere a acestei declarații „CE” împreună cu dosarul tehnic care o însoțește.
- 4.2.7. În cazul modernizării sau al reînnoirii, este responsabilitatea solicitantului verificării „CE” să informeze ON asupra deciziei luate de statul membru implicat cu privire la extinderea aplicării STI-urilor. În conformitate cu [articolul 20 alineatul (1)], *„entitatea contractantă sau producătorul va trimite statului membru respectiv un dosar care să descrie proiectul”*.

Entitatea contractantă și producătorul trebuie să convină cine va trimite dosarul. De regulă, unul dintre acești doi actori trebuie să fie solicitantul pentru verificarea „CE”.

4.3. Reprezentant autorizat

- 4.3.1. În conformitate cu definiția R1(4) din anexa I la Decizia [22] privind un cadru comun pentru comercializarea produselor, reprezentantul autorizat este *„orice persoană fizică sau juridică stabilită în Comunitate care a primit un mandat scris din partea unui producător de a acționa în numele acestuia în legătură cu sarcini specifice”*.
- 4.3.2. În contextul Directivei privind interoperabilitatea, acesta este o organizație numită în mod explicit de către fabricant sau de către entitatea contractantă, printr-un mandat scris, pentru a acționa în numele său în privința anumitor obligații ale fabricantului sau ale entității contractante. Măsura în care reprezentantul autorizat poate încheia angajamente care să oblige fabricantul sau entitatea contractantă este stabilită în conformitate cu mandatul acordat reprezentantului autorizat de către fabricant sau entitatea contractantă.
- 4.3.3. Ca exemplu, reprezentantul autorizat poate fi desemnat să solicite evaluarea conformității pe teritoriul UE, să semneze declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare sau declarația „CE” de verificare și să păstreze aceste documente și dosarul tehnic (dacă este cazul) la dispoziția autorităților competente pe parcursul duratei de viață a ECI sau a subsistemului.
- 4.3.4. Un reprezentant autorizat al unui fabricant sau al unei entități contractante trebuie să fie stabilit în UE.
- 4.3.5. Reprezentanții comerciali ai fabricantului (de exemplu, distribuitorii autorizați), stabiliți sau nu în interiorul UE, nu trebuie să fie confundați cu reprezentantul autorizat în înțelesul Directivei privind interoperabilitatea.
- 4.3.6. Reprezentantul autorizat trebuie să respecte obligațiile care incumbă fabricantului sau entității contractante, precum obligațiile referitoare la evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare, verificarea „CE”, declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, declarația „CE” de verificare sau modalitățile de menținere a declarației „CE”, împreună cu dosarul tehnic, la dispoziția autorităților competente.
- 4.3.7. Autoritățile statelor membre se pot adresa reprezentantului autorizat, în locul fabricantului sau al entității contractante, cu privire la obligațiile care le revin acestora din urmă în baza Directivei privind interoperabilitatea. Fabricantul sau entitatea contractantă rămân responsabili pentru acțiunile întreprinse în numele acestora de un reprezentant autorizat.
- 4.3.8. În același timp, reprezentantul autorizat poate acționa ca subcontractant, importator sau ca persoană responsabilă pentru introducerea pe piață.

4.4. Organisme notificate (ON)

- 4.4.1. Un organism notificat (ON) este o organizație responsabilă pentru evaluarea de către o terță parte a unui ECI sau a unui subsistem structural raportată la cerințele STI relevante. În conformitate cu articolul 2 litera (j), articolul 13 alineatul (2), articolele 18 și 28 și cu anexa VI la Directiva privind interoperabilitatea, ON-urile au următoarele sarcini:
- să evalueze conformitatea sau adecvarea pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate;

- să efectueze verificarea „CE” a subsistemelor;
- să întocmească (redacteze) un dosar tehnic care să însoțească declarația „CE” de verificare sau declarația intermediară de verificare (DIV);
- să publice periodic informații cu privire la:
 - cererile de verificare „CE”, DIV și evaluare a conformității și/sau a adecvării pentru utilizare a ECI primite;
 - certificatele DIV „CE”, certificatele „CE” de verificare emise și certificatele „CE” de conformitate și/sau de adecvare pentru utilizare emise sau refuzate.

Aceste sarcini sunt conforme cu principiile „abordării globale”, așa cum este explicat în anexa 3 la prezentul ghid.

- 4.4.2. În plus, *Ghidul pentru punerea în aplicare a directivelor elaborate pe baza noii abordări și a abordării globale* (neactualizat încă în conformitate cu noul cadru legislativ) este încă relevant pentru activitățile ON, cu excepția dispozițiilor care tratează aplicarea marcajelor „CE” pe ECI și subsisteme.
- 4.4.3. În conformitate cu principiile „abordării globale”, Directiva privind interoperabilitatea impune o strânsă cooperare între ON-uri pentru a-și coordona activitățile. În acest scop, a fost instituit un grup de coordonare a ON-urilor, NB Rail, pentru a discuta orice probleme care pot apărea cu privire la evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate și a verificării „CE” a subsistemelor și pentru a propune soluții la aceste probleme ([articolul 28 alineatul (5)]). Aceste soluții iau forma unor „recomandări pentru utilizare” (RPU) sau a unor „întrebări și clarificări” (ÎC). ÎC sunt transmise Comisiei spre adoptare. RPU și ÎC nu înlocuiesc, ci completează legislația UE acordând un sprijin suplimentar ON-urilor cu privire la aspectele tehnice. Odată adoptat un RPU sau o ÎC, acestea sunt utilizate de către toate ON-urile.
- 4.4.4. Informații cu privire la RPU și la ÎC pot fi găsite pe site-ul internet al NB Rail (a se vedea linkul de pe site-ul internet al AEF la secțiunea „interoperability/cooperation with organisations” (interoperabilitate/cooperarea cu organizațiile)).
- 4.4.5. La notificarea unui organism în baza Directivei privind interoperabilitatea, statul membru care îl notifică trebuie să indice domeniul de competență al respectivului ON:
- procedură: evaluarea conformității ECI, evaluarea adecvării pentru utilizare a ECI sau verificarea „CE” a subsistemului;
 - subsisteme: energie, control-comandă și semnalizare pe calea ferată, control-comandă și semnalizare la bord, material rulant sau infrastructură;
 - STI și revizuirea STI-urilor.
- 4.4.6. Anexa VIII la Directiva privind interoperabilitatea definește criteriile minime pe care trebuie să le ia în considerare statele membre atunci când notifică organisme. Aceste criterii se referă în principal la competență și independență, atât a agenților economici (fabricanți, ÎF, GI etc.), cât și a autorităților care autorizează punerea în funcțiune.

4.5. Organisme desemnate (OD)

- 4.5.1. Un organism desemnat este o organizație responsabilă pentru evaluarea de către o terță parte a unui ECI sau a unui subsistem structural raportată la cerințele normelor naționale notificate relevante (a se vedea secțiunea 2.15.1 pentru cazurile în care se aplică normele naționale).
- 4.5.2. Organizația sau organizațiile desemnate să evalueze conformitatea cu normele naționale notificate pot (și în conformitate cu [considerentul 18] ar trebui) să fie aceleași cu organismele notificate. Totuși, acest lucru nu este obligatoriu. În orice caz, dacă aceeași organizație este în același timp și „organism desemnat” și „organism notificat” și, din punct de vedere practic, poate face evaluarea completă în cadrul unui singur proces, din punct de vedere oficial aceasta îndeplinește tot două roluri diferite, iar acest fapt ar trebui să se reflecte în documentele pe care le produce.
- 4.5.3. Sarcinile pe care organismele desemnate le au cu privire la verificarea conformității cu normele naționale sunt *mutatis mutandis* aceleași pe care le au organismele notificate cu privire la verificarea conformității cu STI-urile. Există totuși o diferență importantă: în cazul procedurii de verificare „CE”, solicitantul este liber să desemneze orice ON competent (indiferent de statul membru care l-a notificat), în timp ce la verificarea conformității cu normele naționale și în cazurile specifice solicitantul este obligat să se adreseze organismului desemnat de către statul membru pe al cărui teritoriu se intenționează punerea în funcțiune a subsistemului.
- 4.5.4. Directiva privind interoperabilitatea nu definește criteriile pe care trebuie să le urmărească statele membre atunci când desemnează aceste organisme. În acest sens, se poate menționa ca orientare articolul 6 alineatul (2) din Decizia [22] privind un cadru comun pentru comercializarea produselor. Acesta prevede că, „în cazul în care legislația comunitară de armonizare prevede efectuarea evaluării conformității de către autoritățile publice, legislația prevede că organismele de evaluare a conformității pe care se bazează aceste autorități pentru realizarea evaluărilor tehnice trebuie să respecte aceleași criterii precum cele stabilite în prezenta decizie pentru organismele notificate”.

4.6. Solicitantul autorizației de punere în funcțiune a unui subsistem

- 4.6.1. Solicitantul autorizației de punere în funcțiune a unui subsistem poate fi diferit de solicitantul verificării „CE”.
- 4.6.2. Solicitantul autorizației de punere în funcțiune este explicat în secțiunea 8.1 a [43] Recomandării privind autorizația de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor. Acesta răspunde de:
- asigurarea faptului că subsistemul a fost supus procedurii de verificare și punerea la dispoziția ANS a probelor necesare, inclusiv în ceea ce privește:
 - verificarea „CE”;
 - verificarea conformității cu normele naționale aplicabile (puncte deschise, cazuri specifice, derogări);
 - evaluarea și aprecierea riscului, dacă sunt cerute în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 352/2009 al Comisiei;

- transmiterea unei solicitări privind autorizația de punere în funcțiune din partea ANS a statului membru pe al cărui teritoriu se intenționează amplasarea sau exploatarea subsistemului.

4.7. Autorități naționale de siguranță (ANS)

4.7.1. În ceea ce privește aplicarea STI-urilor, sarcinile principale ale ANS sunt următoarele (toate sunt definite la articolul 26 din Directiva privind siguranța):

- „*autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale [...]*”;
- „*supravegherea conformității componentelor de interoperabilitate cu cerințele esențiale [...]*”;
- „*verificarea îndeplinirii condițiilor stabilite în [certIFICATELE DE SIGURANȚĂ ȘI AUTORIZAȚIILE DE SIGURANȚĂ] ȘI A FAPTULUI CĂ GESTIONARIILE DE INFRASTRUCTURĂ ȘI ÎNTREPRINDERILE FERUVIARE FUNCȚIONEAZĂ ÎN CONFORMITATE CU CERINȚELE DREPTULUI COMUNITAR SAU INTERN*”; aceasta include verificarea îndeplinirii cerințelor STI-urilor pentru subsistemele funcționale.

5. EVALUAREA CONFORMITĂȚII

5.1. Proceduri de evaluare a conformității

5.1.1. Elemente constitutive de interoperabilitate (ECI)

- [G 58] Înainte de a fi introdus pe piață (a se vedea secțiunea 6.1), un ECI trebuie să dețină o declarație „CE” de conformitate și, dacă este necesar, o declarație „CE” de adecvare pentru utilizare. Aceste declarații sunt emise de fabricantul ECI sau de către reprezentantul său autorizat după certificarea de către un ON, dacă este cazul.
- [G 59] Cu privire la Directiva privind interoperabilitatea, în cazul ECI definiția generală a „evaluării conformității” (a se vedea definițiile din Tabelul 7) ar trebui înțeleasă ca fiind procesul prin care se demonstrează dacă au fost sau nu îndeplinite cerințele privind un element constitutiv de interoperabilitate menționate în STI relevantă.
- [G 60] Alte caracteristici ale unui ECI pot fi definite pe baze contractuale între fabricant și achizitor, cu condiția ca acestea să nu intre în contradicție cu cerințele STI-urilor. Nu este necesar ca ON-ul să evalueze aceste caracteristici în contextul interoperabilității.
- [G 61] Declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare a unui ECI trebuie să identifice în mod clar produsul pentru care a fost întocmită.
- [G 62] Sunt necesare o nouă evaluare a conformității și o nouă declarație „CE” de conformitate a unui ECI existent (înainte ca acesta să fi fost integrat într-un subsistem) dacă elementul:
- este modificat substanțial (și anume când modificările ar putea influența caracteristicile parametrilor de bază); sau dacă
 - este destinat folosirii într-un nou domeniu de utilizare.
- [G 63] În cazurile prevăzute mai sus, o nouă declarație „CE” de adecvare pentru utilizare este, de asemenea, necesară dacă STI relevantă impune această declarație pentru ECI.
- [G 64] Entitatea care introduce ECI pe piață pe teritoriul UE trebuie să mențină la dispoziția autorității naționale competente declarația (declarațiile) „CE” de conformitate și declarația (declarațiile) „CE” de adecvare pentru utilizare, precum și documentația tehnică, pe o perioadă definită în STI relevantă; dacă STI nu definește această perioadă, aceasta este de 10 ani de la data la care a fost fabricat ultimul ECI. Aceasta se aplică atât pentru ECI-urile fabricate în UE, cât și pentru cele importate dintr-o țară terță. Dacă această obligație nu a fost îndeplinită de fabricant sau de către reprezentantul său autorizat în UE, ea revine celui care a introdus ECI pe piața UE (importator sau orice altă persoană).
- [G 65] În practică, elementele constitutive de interoperabilitate sunt de obicei fabricate în producție de serie, pe baza aceluiași proiect sau tip, și pot fi încorporate în diferite subsisteme. Reținând aceasta, o declarație „CE” de conformitate și/sau de adecvare pentru utilizare este emisă înainte de încorporarea ECI într-un subsistem și, de obicei, nu are legătură cu un anumit proiect sau subsistem.
- [G 66] Un ECI care deține o declarație „CE” de conformitate și/sau de adecvare pentru utilizare poate fi încorporat într-un subsistem fără o evaluare suplimentară a conformității sale. Verificarea „CE” ulterioară a subsistemului (a se vedea secțiunea 5.3.3 de mai jos) trebuie să includă o verificare a faptului că ECI-ul a fost integrat în mod corect și că este compatibil cu alte ECI-uri din subsistemul respectiv (procesul de verificare „CE” trebuie să includă, în special, o verificare a faptului că ECI-urile sunt folosite în zona de utilizare relevantă pentru acestea).

- [G 67] Atunci când un ECI face parte dintr-un alt ECI (de exemplu, ECI „traversă” este parte a ECI „macaz”), este responsabilitatea fiecăruia dintre fabricanții respectivi să efectueze verificarea și să furnizeze declarația „CE” adecvate. Astfel, în exemplul de mai sus, fabricantul traversei are responsabilitatea de a furniza fabricantului macazului declarația „CE” pentru traversă.
- [G 68] Solicitățile privind evaluarea conformității unui element constitutiv pot fi făcute oricând. Totuși, certificatul „CE” pentru subsistemul care încorporează acest ECI poate fi emis doar după ce au fost emise toate celelalte declarații „CE” de conformitate și adecvare pentru utilizare, exceptând cazul în care STI relevantă prevede altfel.
- [G 69] Dacă ECI este evaluat în același timp cu subsistemul și este introdus pe piața UE prin punerea în funcțiune a subsistemului respectiv, pentru ECI este încă necesară o declarație „CE” de conformitate specifică, exceptând cazul în care STI relevantă prevede altfel (de exemplu, dacă prevede o perioadă de tranziție). Introducerea pe piață a unui ECI nu poate fi acoperită de declarația „CE” de verificare a subsistemului în care este integrat ECI-ul. Din punct de vedere oficial, procesul de evaluare a conformității unui ECI este separat de procesul de verificare a subsistemului.
- [G 70] În situații particulare (în care fabricantul sau reprezentantul său autorizat nu și-au îndeplinit obligațiile referitoare la declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare), este posibil ca organizația care utilizează ECI-urile (de exemplu, un fabricant de vehicule care încorporează ECI-urile într-un vehicul, un contractant de lucrări civile care utilizează ECI-urile pentru infrastructură sau o entitate contractantă) să emită, în locul fabricantului, o declarație „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare pentru un ECI. În acest caz, organizația trebuie să asigure evaluarea conformității CE și este considerată a fi entitatea care a introdus pe piață ECI-ul respectiv ([articolul 13 alineatul (4)]).
- [G 71] Declarația „CE” de conformitate și declarația „CE” de adecvare pentru utilizare trebuie să fie înregistrate în baza de date a Agenției Europene a Căilor Ferate, ERADIS.

5.1.2. Subsisteme

- [G 72] Înainte de a solicita autorizației de punere în funcțiune a unui subsistem de la un stat membru, trebuie întreprinși următorii pași:
- verificarea „CE” a subsistemului de către un ON (anexa VI la Directiva privind interoperabilitatea) și emiterea de către acest ON a certificatului „CE” de verificare;
 - emiterea declarației „CE” de verificare a subsistemului de către solicitantul verificării „CE”;
 - verificarea de către un organism desemnat a conformității cu normele naționale notificate, dacă este cazul;
 - o metodă de siguranță comună (MSC) pentru evaluarea riscului, dacă este necesar.
- Prezentul ghid nu acoperă întregul proces, ci se limitează la conformitatea cu STI-urile.
- [G 73] Este necesară o declarație „CE” de verificare pentru orice subsisteme structurale noi și, dacă statul membru impune aceasta, pentru orice sisteme structurale modernizate sau reînnoite. Dacă un proiect include mai multe dintre subsistemele structurale definite în anexa II la Directiva privind interoperabilitatea (de exemplu, un vehicul poate conține un subsistem material rulant și un subsistem CCS la bord; o linie de cale ferată conține un subsistem infrastructură și, de obicei, subsistemele energie și CCS pe calea ferată), atunci sunt necesare mai multe declarații „CE” de verificare, câte una pentru fiecare subsistem structural.

- [G 74] În cazul producției de serie (de exemplu, pentru materialul rulant), fiecare unitate trebuie să facă obiectul unei declarații „CE” de verificare. Acest lucru se poate realiza printr-o declarație separată pentru fiecare unitate sau prin enumerarea mai multor unități într-o singură declarație.
- [G 75] Dacă numai anumite părți sau anumite stadii ale subsistemului fac obiectul STI relevantă (relevante) și respectă cerințele acestora, ON emite o declarație intermediară de verificare (DIV) în conformitate cu [articolul 18 alineatul (4)].
- [G 76] În cazul unei proceduri DIV, solicitantul întocmește o declarație „CE” de conformitate intermediară a subsistemului.

5.2. Module de evaluare a conformității

- [G 77] Procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și verificarea „CE”, se bazează pe utilizarea modulelor.
- [G 78] Fiecare dintre STI-urile adoptate înainte de 2010 include o descriere a modulelor de evaluare a conformității. STI-urile adoptate în 2010 fac trimitere la o decizie separată a Comisiei privind modulele de evaluare a conformității și, prin urmare, nu conțin descrierea modulelor înseși. Decizia include, în anexă, un tabel de concordanță a modulelor „vechi” și „noi”.
- [G 79] Atât modulele „vechi”, cât și cele „noi” au la bază module generice, așa cum sunt definite în Deciziile [26] privind modulele diverselor faze ale procedurilor de evaluare a conformității și normele de aplicare și utilizare a mărcii de conformitate CE și, respectiv, [22] privind un cadru comun pentru comercializarea produselor. Totuși, datorită cerințelor specifice din sectorul feroviar, acestea au fost adaptate (de exemplu, au fost create module separate pentru ECI și subsisteme [42]).
- [G 80] Detalii suplimentare (inclusiv sarcinile fabricanților, ale solicitanților verificării „CE” și ale ON) sunt prezentate în anexa 2 la prezentul ghid.

5.3. Alegerea modulelor

5.3.1. Evaluarea elementelor constitutive de interoperabilitate

- [G 81] Este la latitudinea fabricantului ECI să aleagă, dintre modulele indicate în STI pentru un anumit ECI, pe acelea care se potrivesc cel mai bine procesului său de producție.
- [G 82] Gradul de implicare impus unui ON în procedura de evaluare a ECI este diferit pentru fiecare modul.
- [G 83] În general, STI permite alegerea a cel puțin două module pentru evaluarea conformității unui ECI: un modul pentru fabricanții care nu dețin un sistem de management al calității (SMC) și un modul pentru fabricanții care dețin un SMC. În cazul din urmă, atunci când aceste certificări se aplică ECI-ului, ON trebuie să țină cont de certificarea oficială a sistemului de management al calității (de exemplu, EN ISO 9001), emisă de către un organism de certificare acreditat. Dacă nu există un SMC certificat, ON trebuie să evalueze SMC pus în aplicare pentru proiectarea și/sau fabricarea ECI-ului.
- [G 84] În cazul existenței unui SMC certificat, evaluarea efectuată de către ON nu vizează cerințele generale ale SMC, ci numai aplicarea acestui SMC la ECI-ul respectiv.

- *****
- [G 85] Modulele CA și CC (un modul CC poate fi utilizat numai într-o combinație CB+CC) nu necesită implicarea unui ON în evaluarea conformității și nici emiterea unui certificat de către un ON.
 - [G 86] Modulele CD (un modul CD poate fi utilizat numai într-o combinație CB+CD), precum și modulele CH și CH1 necesită un SMC.
 - [G 87] Dacă un fabricant nu deține un SMC, pentru evaluarea unui ECI pot fi utilizate numai modulele CA, CA1, CA2, CB, CC și CF (modulele CC și CF pot fi utilizate numai în combinațiile CB+CC și respectiv CB+CF).
 - [G 88] Pentru anumite ECI-uri, STI-urile nu impun evaluarea conformității de către un ON (modulul CA) sau nu impun evaluarea conformității de către un ON în stadiul de producție (modulul CC). În aceste cazuri, ECI-ul nu face obiectul unui certificat „CE” de conformitate. Cu toate acestea, fabricantul este responsabil de emiterea unei declarații „CE” de conformitate pentru toate ECI-urile fabricate.

5.3.2. Evaluarea adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate

- [G 89] Procedura de evaluare a adecvării pentru utilizare se aplică elementelor constitutive care necesită validare prin experiența în exploatare. Este specificată, în special, pentru elementele constitutive ale unui nou proiect sau care se folosesc într-un nou domeniu de utilizare.
- [G 90] În cazul în care procedura de evaluare a adecvării pentru utilizare este impusă de STI, trebuie aplicat modulul CV. În acest caz, acesta este întotdeauna complementar modulelor de evaluare a conformității CB sau CH1.
- [G 91] În mod obișnuit, procedura de evaluare a adecvării pentru utilizare presupune utilizarea elementelor constitutive în exploatare, integrate în mod reprezentativ în subsistem pentru o perioadă de exploatare sau o distanță de parcurs specifică.
- [G 92] Dacă STI relevantă indică această posibilitate, adecvarea pentru utilizare poate fi evaluată prin metode de simulare (precum testarea pe un stand sau circuit de încercare). Condițiile de acceptare sunt specificate în STI.

5.3.3. Verificarea „CE” a subsistemelor

- [G 93] Este la latitudinea solicitantului să aleagă, dintre modulele indicate în STI pentru subsistemul respectiv, pe acelea care se potrivesc cel mai bine procesului de proiectare, de producție și de încercare finală a subsistemului.
- [G 94] Pentru evaluarea subsistemelor, procedura de verificare „CE” trebuie să fie efectuată în toate cazurile de către un ON și trebuie să se emită un certificat „CE” de verificare.
- [G 95] Modulele SD și SH1 impun ca solicitantul să aplice un SMC.
- [G 96] Pentru a utiliza modulul SD, solicitantul trebuie să aplice un SMC pentru producția și încercarea finală a subsistemului.
- [G 97] Pentru a utiliza modulul SH1, solicitantul trebuie să aplice un SMC pentru proiectarea, producția și încercarea finală a subsistemului.
- [G 98] Dacă în proiect sunt implicați mai mulți parteneri, pentru utilizarea unui modul care are la bază un SMC trebuie ca sarcinile relevante ale tuturor partenerilor implicați în proiectarea,

fabricarea, instalarea și încercarea finală a subsistemului (de exemplu, gestionarul de infrastructură și furnizorii, dacă sunt implicați) să facă obiectul SMC respectiv.

- [G 99] În cazul în care un solicitant nu deține un SMC, pentru verificarea „CE” a subsistemelor pot fi utilizate numai modulele SB+SF sau SG.
- [G 100] Solicitantul care întocmește declarația CE de verificare (pe baza modulului SD sau SF) trebuie să fie același cu cel care a obținut certificatul CE de examinare de tip.
- [G 101] Solicitantul întocmește declarația CE de verificare pe propria răspundere. Aceasta înseamnă că, independent de orice acorduri contractuale, solicitantul își asumă integral răspunderea pentru produs, inclusiv pentru proiectarea acestuia, care este acoperită de modulul SB. Cu alte cuvinte, dacă un subsistem nu îndeplinește cerințele STI-urilor, solicitantul nu poate afirma că a produs doar ceea ce figura în schițe și nu este responsabil pentru proiectare.
- [G 102] Dacă un solicitant care deține un certificat CE de examinare de tip (solicitantul X) dorește să ofere o licență pentru proiectul produsului său unei alte persoane (solicitantului Y), acesta poate face acest lucru urmând pașii de mai jos:

- Solicitantul X pune la dispoziția solicitantului Y întreaga documentație relevantă privind examinarea de tip;
- Solicitantul Y depune o cerere pentru propriul certificat CE de examinare de tip și include respectiva documentație în cererea sa cu titlu de „*rezultate ale încercărilor efectuate de organismul de încercare corespunzător al solicitantului, sau de alt organism de încercare în numele său și sub responsabilitatea sa*” (secțiunea 3 din descrierea modulului SB).

După ce solicitantul Y obține propriul certificat CE de examinare de tip, acesta poate verifica conformitatea produselor sale cu tipul său (modulul SD sau SF).

5.4. Evaluări aplicabile în anumite etape

- 5.4.1. STI-urile specifică în ce etape (proiectarea generală, producția sau încercarea finală) se aplică evaluarea conformității și prin ce metode specifice de evaluare trebuie să efectueze aceasta (revizuirea proiectului, test de tip, revizuirea procesului de fabricație, validarea experienței în exploatare etc.). Alegerea modulelor depinde de aceste etape.
- 5.4.2. Pentru unii parametri de bază sunt esențiale numai caracteristicile de proiectare (precum cerințele privind dimensiunile pentru asigurarea compatibilității). În aceste cazuri, evaluarea conformității se concentrează pe revizuirea proiectului ECI-ului sau subsistemului.
- 5.4.3. În cazul în care STI sau modulele alese de solicitant impun o revizuire a proiectului, această revizuire trebuie fie
- să se realizeze de către un ON în conformitate cu un proces documentat, fie
 - să facă parte dintr-un SMC.
- 5.4.4. ON trebuie să evalueze punerea în aplicare a revizuirii proiectului, în conformitate cu procedura definită în modulul de evaluare a conformității ales de către solicitant. Dacă aceasta face parte dintr-un SMC certificat de către o terță parte independentă, ON trebuie să ia această certificare în considerare la evaluarea punerii în aplicare a revizuirii proiectului.

5.4.5. Solicitantul poate aranja ca verificarea de către un ON să se limiteze la anumite etape. În acest caz, ON emite un certificat DIV „CE” și, pe baza acestuia, solicitantul emite o declarație DIV „CE” (anexa VI la Directiva privind interoperabilitatea).

5.4.6. Orice ON care răspunde de etapele următoare ale verificării „CE” trebuie să țină cont de certificatul DIV „CE” ca dovadă a conformității etapei care face obiectul acestuia.

5.5. Cazuri neincluse în verificarea „CE”

5.5.1. O procedură de verificare „CE”, efectuată de un ON, nu include verificarea conformității în următoarele cazuri:

- se aplică norme naționale pentru un punct deschis;
- se aplică un caz specific în locul unei clauze din capitolul 4 al STI;
- se aplică norme naționale în locul unei cerințe din STI ca urmare a unei derogări;
- se aplică norme naționale în locul unei cerințe din STI-uri în cazul modernizării sau al reînnoirii.

5.5.2. În aceste cazuri, certificatul „CE” de verificare și declarația „CE” de verificare trebuie să identifice cu claritate părțile din STI-urile relevante pentru care nu s-a evaluat conformitatea.

5.5.3. Părțile sau aspectele subsistemului neincluse în verificarea „CE” trebuie să fie evaluate de către un OD în raport cu normele naționale aplicabile.

5.6. Evaluări în cazul reînnoirii sau al modernizării

5.6.1. În aceste cazuri se aplică [articolul 20]. Se pot distinge următoarele situații:

- reînnoirea sau modernizarea unui subsistem existent (sau a unei serii de subsisteme) în conformitate cu STI-urile în vigoare la momentul reînnoirii sau al modernizării;
- reînnoirea sau modernizarea unui subsistem existent (sau a unei serii de subsisteme) care nu este (sunt) în conformitate cu STI-urile în vigoare la momentul reînnoirii sau al modernizării, dar este (sunt) în conformitate cu versiuni anterioare ale STI-urilor [adică în conformitate cu STI-urile în vigoare la momentul punerii în funcțiune a acestuia (sau acesteia)];
- reînnoirea sau modernizarea unui subsistem existent (sau a unei serii de subsisteme) care nu este (sunt) în conformitate cu nicio versiune a STI-urilor.

5.6.2. În ultimele două cazuri, măsura în care se aplică STI-urile în vigoare trebuie decisă de statul membru pe al cărui teritoriu se intenționează punerea în funcțiune a subsistemului după reînnoire sau modernizare.

5.6.3. Din acest punct de vedere, ar trebui menționată particularitatea situației subsistemelor care constituie un vehicul. Aceste subsisteme fac obiectul autorizării de punere în funcțiune de către ANS ale tuturor statelor membre pe ale căror teritorii se intenționează exploatarea vehiculului. Decizia cu privire la măsura în care se aplică STI-urile ar trebui să fie luată de statul membru în care se solicită autorizația inițială de punere în funcțiune după modernizare sau reînnoire. În ceea ce privește autorizațiile suplimentare, domeniul de aplicare al verificărilor aferente trebuie limitat în conformitate cu dispozițiile [articolelor 23 sau 25].

5.6.4. În cazul reînnoirii sau al modernizării subsistemelor existente care sunt în conformitate cu STI-urile în vigoare la momentul reînnoirii sau al modernizării, aplicarea în întregime a STI-urilor nu ar trebui să reprezinte nicio problemă.

- 5.6.5. Termenii „reînnoire” și „modernizare” se referă la subsistemele existente. În contextul [articolului 20] aceștia nu se referă la modificările aduse unui tip sau unui proiect certificat în vederea producerii de noi subsisteme.

6. APLICAREA STI PE PARCURSUL CICLULUI DE VIAȚĂ AL ELEMENTELOR SISTEMULUI FERVIAR

6.1. Introducerea pe piață a unui element constitutiv de interoperabilitate

6.1.1. [Articolul 10] prevede: „Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că elementele constitutive de interoperabilitate:

- sunt introduse pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar și respectă în același timp cerințele esențiale;
- sunt folosite în domeniul lor de utilizare conform destinației și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător.”

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

6.1.3. Introducerea pe piață a unui ECI reprezintă acțiunea inițială, care are loc de obicei când un element constitutiv depășește stadiul de fabricație, prin care acest element constitutiv este pus la dispoziție pentru prima dată pe teritoriul UE, în vederea distribuirii sau utilizării sale în UE. Conceptul de introducere pe piață se referă la fiecare ECI individual, nu la un tip de element constitutiv și indiferent dacă acesta a fost fabricat ca unitate individuală sau în serie.

6.1.4. Un ECI poate fi pus la dispoziție (adică introdus pe piață) fie contra cost, fie gratuit, de obicei prin predarea fizică sau prin transferul de proprietate de la fabricant, reprezentantul autorizat al fabricantului sau importatorul cu sediul în UE către distribuitori sau direct către utilizatorii finali, indiferent de instrumentul juridic pe baza căruia se realizează transferul (vânzare, împrumut, închiriere, leasing sau orice alt tip de instrument juridic).

6.1.5. Atunci când este introdus pe piață, un ECI trebuie să respecte directivele și STI-urile aplicabile. Întrucât conceptul de introducere pe piață se referă la fiecare ECI individual, fabricantul trebuie să asigure că, la introducerea sa pe piață, fiecare astfel de ECI respectă Directiva privind interoperabilitatea, STI-urile aferente acestuia și celelalte directive aplicabile.

6.1.6. Dacă un fabricant, reprezentantul său autorizat în UE sau importatorul oferă un ECI care intră sub incidența Directivei privind interoperabilitatea și a STI-urilor aferente acestuia într-un catalog, nu se consideră că acesta a fost introdus pe piață decât după ce este pus în mod real la dispoziție pentru prima dată. În consecință, dacă un ECI oferit într-un catalog nu respectă în totalitate dispozițiile Directivei privind interoperabilitatea și ale STI-urilor aferente acestuia, acest fapt ar trebui menționat cu claritate în catalog.

6.1.7. Când un ECI este introdus pe piață, acesta trebuie să facă obiectul unei declarații „CE”. O declarație „CE” poate include un singur element constitutiv sau o serie de elemente constitutive identice. În oricare dintre aceste cazuri, elementul constitutiv sau elementele constitutive inclus(e) în declarația „CE” trebuie să fie clar identificat(e) în aceasta, de exemplu printr-un număr de serie.

6.1.8. Se consideră că introducerea pe piață nu a avut loc dacă un produs este:

- transferat de la un fabricant dintr-o țară terță către un reprezentant autorizat din UE pe care fabricantul l-a angajat pentru a se asigura că ECI respectă Directiva privind interoperabilitatea și STI-urile aferente acestuia;
- importat în UE în scopul reexportării, adică în cadrul unui regim de perfecționare;

- fabricat în UE pentru a fi exportat într-o țară terță;
- expus la târguri sau expoziții. În acest caz, se permite ca acesta să nu respecte în totalitate dispozițiile Directivei privind interoperabilitatea și ale STI-urilor aferente, dar acest fapt ar trebui să fie menționat în mod clar lângă ECI-ul expus.

6.2. Ciclul de viață al subsistemelor

[G°103] Ciclul de viață al unui subsistem prezintă următoarele stadii:

- proiectare;
- producție;
- încercare finală;
- punere în funcțiune;
- exploatare și întreținere;
- încheierea duratei de viață.

[G°104] Ciclul de viață al unui subsistem poate include câteva reînnoiri sau modernizări.

[G°105] Așa cum se menționează la [articolul 5 alineatul (2)], „*subsistemele trebuie să corespundă cu STI-urile în vigoare la data punerii lor în funcțiune, a modernizării sau a reînnoirii lor, în conformitate cu directiva [privind interoperabilitatea]; această concordanță este menținută în permanență pe durata utilizării subsistemului*”.

[G°106] La momentul punerii în funcțiune a unui subsistem, responsabilitatea pentru concordanța cu STI-urile revine organizației care a emis declarația „CE” de verificare. Mai mult, această concordanță cu STI-urile trebuie verificată și certificată de către un ON.

[G°107] După ce un subsistem a fost introdus pe piață, responsabilitatea pentru concordanța cu STI-urile revine, în conformitate cu [articolul 5 alineatul (3)], ÎF sau GI care exploatează subsistemul, iar în conformitate cu articolul 14 din Directiva privind siguranța, în ceea ce privește întreținerea vehiculului aceasta revine ECM.

[G°108] Anexa 4 la prezentul ghid furnizează o serie de exemple practice ilustrate cu grafice.

6.2.1. Proiectarea, producția și încercarea finală a unui subsistem

[G°109] Așa cum se indică la [articolul 18 alineatul (2)], implicarea ON-urilor începe odată cu stadiul de proiectare și se finalizează imediat înainte de punerea în funcțiune a unui subsistem. Trebuie reținut faptul că există posibilitatea ca un ON să nu poată efectua verificarea anumitor aspecte dacă nu a fost implicat chiar de la începutul stadiului de producție și, în orice caz, implicarea târzie a unui ON poate conduce la întârzierea verificării „CE” și, în consecință, a autorizației de punere în funcțiune.

[G°110] Ca rezultat al verificării „CE”, ON emite un certificat „CE” de verificare.

[G°111] ON este de asemenea responsabil pentru redactarea dosarului tehnic care însoțește declarația „CE” de verificare ([articolul 18 alineatul (3)]. Acest dosar trebuie să includă, printre alte documente, „*toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiuni referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere*”.

[G°112] Dosarul tehnic trebuie să includă rezultatele verificării întreprinse de organismele desemnate cu privire la conformitatea cu normele naționale notificate aplicabile și, când acest lucru este necesar în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 352/2009 al Comisiei, raportul referitor la MSC cu privire la evaluarea riscurilor, prevăzut la articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE (în conformitate cu secțiunile 2.4 și 3.3 din anexa VI la Directiva privind interoperabilitatea).

6.2.2. Punerea în funcțiune a unui subsistem

[G°113] [Articolul 15 alineatul (1)] prevede că „[...] fiecare stat membru autorizează punerea în funcțiune a acelor subsisteme structurale din componența sistemului feroviar care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul său.

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

Aceasta include, dar nu se limitează la, concordanța cu STI-urile relevante. Aceasta include, de asemenea, concordanța cu normele naționale notificate aplicabile și integrarea în siguranță a acestor subsisteme.

[G°114] În conformitate cu [articolul 18], entitatea contractantă, fabricantul sau reprezentantul autorizat al acestora în UE emite declarația „CE” de verificare în baza unui certificat „CE” de verificare eliberat de un ON și a dosarului tehnic care însoțește certificatul.

[G°115] Odată procedura de verificare finalizată, ANS a statului membru în care se intenționează punerea în funcțiune a subsistemului trebuie să autorizeze punerea acestuia în funcțiune.

[G°116] Obligația ca un subsistem să respecte o anumită STI începe cu prima sa punere în funcțiune după intrarea în vigoare a acestei STI, dacă domeniul de aplicare a respectivei STI (atât geografic, cât și tehnic) include acest subsistem particular. După aceea, conformitatea trebuie să fie verificată la fiecare punere în funcțiune ulterioară. În plus, această concordanță trebuie să fie menținută permanent atât timp cât subsistemul este în funcțiune.

6.2.3. Reînnoirea sau modernizarea unui subsistem

[G°117] În eventualitatea reînnoirii sau a modernizării, entitatea contractantă sau fabricantul trebuie să transmită statului membru interesat, într-o primă etapă, un dosar care descrie proiectul. În baza acestui dosar și ținând cont de strategia de punere în aplicare din capitolul 7 al STI aplicabile, statul membru trebuie să decidă dacă amplexarea lucrărilor face necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune în sensul Directivei privind interoperabilitatea.

[G°118] O astfel de autorizație de punere în funcțiune este necesară ori de câte ori nivelul de siguranță poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere.

[G°119] În cazul în care este necesară o autorizație nouă, statul membru trebuie să decidă în ce măsură este necesară aplicarea STI-urilor pentru proiect. Acesta poate specifica în special, dacă este cazul, caracteristicile subsistemului care trebuie să fie supuse unei noi examinări a proiectului și/sau unui nou test de tip, părțile din STI-uri care trebuie respectate sau părțile subsistemului care trebuie să respecte STI-urile.

6.2.4. Exploatarea și întreținerea unui subsistem

- [G°120] Pentru subsistemele care au fost puse în funcțiune, modernizate sau reînnoite înainte de intrarea în vigoare a STI-urilor relevante, aplicarea acestor STI-uri este voluntară în cazul înlocuirilor efectuate în cadrul întreținerii.
- [G°121] Pentru un subsistem care a fost pus în funcțiune, modernizat sau reînnoit după intrarea în vigoare a STI-urilor relevante, conformitatea cu aceste STI-uri trebuie menținută pe parcursul duratei de viață a acestui subsistem, inclusiv pe durata oricărei înlocuiri în cadrul întreținerii. Aceasta include utilizarea ECI care fac obiectul unei declarații „CE”.
- [G°122] Pentru a îndeplini această cerință, o măsură care abrogă o STI conține de regulă un articol care menționează că prevederile STI abrogate continuă să se aplice în ceea ce privește întreținerea proiectelor autorizate în conformitate cu respectiva STI.
- [G°123] Această opțiune permite ON să emită un certificat CE care să respecte STI (STI-urile) abrogată (abrogate), în special în ceea ce privește o componentă de interoperabilitate a unui subsistem autorizat în conformitate cu această STI.
- [G°124] Pe lângă conformarea materialului rulant cu dispozițiile Directivei privind interoperabilitatea, o ÎF trebuie, de asemenea, să obțină un certificat de siguranță în fiecare dintre statele membre în care își desfășoară activitatea, iar un GI trebuie să obțină o autorizație de siguranță în conformitate cu articolele 10 și 11 din Directiva privind siguranța.
- [G°125] În stadiul de exploatare și întreținere a unui subsistem nu este implicat niciun ON.

6.3. Punerea în funcțiune a unui vehicul

- 6.3.1. În conformitate cu [articolul 21 alineatul (1)] din Directiva privind interoperabilitatea, *„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 [se] prevede altfel”*.
- 6.3.2. Un vehicul poate fi compus din unul sau mai multe subsisteme.
- 6.3.3. Toate dispozițiile referitoare la autorizațiile de punere în funcțiune ale vehiculelor (atât existente, cât și noi) au fost incluse în Directiva privind interoperabilitatea.
- 6.3.4. O diferență importantă între subsistemele care compun o rețea (infrastructură și instalații fixe) și subsistemele care intră în componența unui vehicul este aceea că primele primesc numai o autorizație de punere în funcțiune (acordată de ANS a statului membru în care este amplasată rețeaua), în timp ce cele din urmă (exceptând cazul în care se prevede altfel la [capitolul V]) trebuie să fie autorizate în fiecare stat membru în care se intenționează utilizarea vehiculului.
- 6.3.5. În cazul vehiculelor, Directiva privind interoperabilitatea stabilește diferențe între *„autorizația inițială de punere în funcțiune”* (respectiv autorizația din primul stat membru în care se intenționează punerea în funcțiune a vehiculului) și *„autorizațiile suplimentare pentru punerea în funcțiune”* (adică autorizațiile din celelalte state membre în care se intenționează exploatarea vehiculului).
- 6.3.6. Principiul este acela că verificările efectuate pentru autorizarea într-un stat membru nu ar trebui să fie repetate pentru autorizațiile din niciun alt stat membru. Verificarea „CE” trebuie să fie realizată în special pentru autorizația inițială de punere în funcțiune, fiind valabilă, de asemenea, pentru autorizația suplimentară.

7. LISTA ANEXELOR

1. Ghiduri specifice pentru diverse STI-uri (inclusiv listele standardelor aplicabile și alte documente)
2. Evaluarea conformității și verificarea „CE”
3. Cadrul european
4. Exemple de aplicare a STI-urilor în diferite etape

(A se consulta site-ul internet al agenției pentru ultimele versiuni ale anexelor, adrese și legături internet utile, precum și răspunsuri la întrebările cele mai frecvente.)

DOCUMENTE DE REFERINȚĂ

Tabelul 6: Documente de referință

Ref.	Referință document	Jurnalul Oficial	Ultima modificare/ ultimul amendament	Versiune
[1]	Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare	L 237, 24.8.1991	Directiva 2007/58/CE L 315, 3.12.2007	--
[2]	Directiva 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare	L 143, 27.6.1995	Directiva 2004/49/CE L 220, 21.6.2004	--
[3]	Directiva 95/19/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii	L 143, 27.6.1995	Directiva 2001/14/CE (abrogare) L 75, 15.3.2001	--
[4]	Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză	L 235, 17.9.1996	Directiva 2008/57/CE (abrogare) L 191, 18.7.2008	--
[5]	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	L 24, 21.7.1998	Directiva 2006/96/CE L 363, 20.12.2006	--
[6]	Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea rețelei feroviare comunitare	L 75, 15.3.2001	Rectificare, L 334, 18.12.2001	--
[7]	Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind autorizarea întreprinderilor feroviare	L 75, 15.3.2001	–	--

Tablul 6: Documente de referință

Ref.	Referință document	Jurnalul Oficial	Ultima modificare/ ultimul amendament	Versiune
[8]	Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță	L 75, 15.3.2001	Directiva 2007/58/CE L 315, 3.12.2007	--
[9]	Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional	L 110, 20.4.2001	Directiva 2008/57/CE (abrogare) L 191, 18.7.2008	--
[10]	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	L 134, 30.4.2004	Regulamentul (CE) nr. 1251/2011 L 319, 2.12.2011, p. 43	--
[11]	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 și a Directivei 2001/14/CE	L 164, 30.4.2004	Directiva 2009/149/CE L 313, 28.11.2009	--
[12]	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	L 164, 30.4.2004	Directiva 2008/57/CE (abrogare) L 191, 18.7.2008	--

Tabelul 6: Documente de referință

Ref.	Referință document	Jurnalul Oficial	Ultima modificare/ ultimul amendament	Versiune
[13]	Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare	L 164, 30.4.2004	Rectificare L 164, 30.4.2004	--
[14]	Directiva 2007/32/CE de modificare a anexei VI la Directiva 96/48/CE a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a anexei VI la Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional	L 141, 2.6.2007	Directiva 2008/57/CE (abrogare) L 191, 18.7.2008	--
[15]	Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare	L 315, 3.12.2007	–	--
[16]	Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar	L 315, 3.12.2007	–	--
[17]	Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate	L 191, 18.7.2008	Directiva 2009/131/CE L 273, 17.10.2009 Directiva 2011/18/UE L 57, 2.3.2011	--

Tabelul 6: Documente de referință

Ref.	Referință document	Jurnalul Oficial	Ultima modificare/ ultimul amendament	Versiune
[18]	Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar	L 315, 3.12.2007	–	--
[19]	Decizia 94/1/CE a Consiliului și a Comisiei din 13 decembrie 1993 privind încheierea Acordului privind Spațiul Economic European între Comunitățile Europene, statele membre ale acestora și Republica Austria, Republica Finlanda, Republica Islanda, Principatul Liechtenstein, Regatul Norvegiei, Regatul Suediei și Confederația Elvețiană	L 1, 3.1.1994	–	--
[20]	Regulamentul (CE) nr. 881/2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind agenția)	L 220, 21.6.2004	Regulamentul (CE) nr. 1335/2008 L 354, 31.12.2008	--
[21]	Decizia 1999/468/CE a Consiliului de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei	L 184, 17.7.1999	Regulamentul (UE) nr. 182/2011 L 55, 28.2.2011	--
[22]	Decizia 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 Consiliului	L 218, 13.8.2008	–	--
[23]	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. 339/93	L 218, 13.8.2008		--

Tabelul 6: Documente de referință

Ref.	Referință document	Jurnalul Oficial	Ultima modificare/ ultimul amendament	Versiune
[24]	Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport	L 286, 4.11.2010	–	--
[25]	Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport	L 228, 9.9.1996	Decizia nr. 661/2010/UE (abrogare) L 286, 4.11.2010	--
[26]	Decizia nr. 93/465/CEE a Consiliului din 22 iulie 1993 privind modulele diverselor faze ale procedurilor de evaluare a conformității și normele de aplicare și utilizare a mărcii de conformitate CE	L 220, 30.8.1993	Decizia nr. 768/2008/CE (abrogare) L 218, 13.8.2008	--
[27]	Regulamentul (CEE) nr. 339/93 al Consiliului din 8 februarie 1993 privind controalele de conformitate a produselor importate din țări terțe cu normele aplicabile în materie de siguranța produselor	L 40, 17.2.1993	Regulamentul (CE) nr. 765/2008 (abrogare) L 218, 13.8.2008	--
[28]	Decizia 2006/679/CE a Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional	L 284, 16.10.2006	Abrogare: Decizia 2012/88/UE L 51, 25.1.2012 Modificare: Decizia 2012/463/UE L 217, 14.8.2012	--

Tabelul 6: Documente de referință

Ref.	Referință document	Jurnalul Oficial	Ultima modificare/ ultimul amendament	Versiune
[29]	Decizia 2006/860/CE a Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză	L 342, 7.12.2006	Abrogare: Decizia 2012/88/UE L 51, 25.1.2012 Modificare: Decizia 2012/463/UE L 217, 14.8.2012	--
[30]	Decizia 2006/861/CE a Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate cu privire la subsistemul „material rulant-vagoane de marfă” al sistemului feroviar transeuropean convențional	L 344, 8.12.2006	Modificare: Decizia 2009/107/CE L 45, 14.2.2009 Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[31]	Decizia 2006/920/CE a Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” al sistemului feroviar transeuropean convențional	L 359, 18.12.2006	Abrogare: Decizia 2011/314/UE L 144, 31.5.2011	--
[32]	Decizia 2011/229/UE a Comisiei privind specificațiile tehnice de interoperabilitate cu privire la subsistemul „material rulant – zgomot” al sistemului feroviar transeuropean convențional	L 99, 13.4.2011	--Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[33]	Regulamentul (CE) nr. 62/2006 al Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă” al sistemului feroviar transeuropean convențional	L 13, 18.1.2006	--Regulamentul (UE) nr. 328/2012 al Comisiei L 106, 17.4.2012	--

Tabelul 6: Documente de referință

Ref.	Referință document	Jurnalul Oficial	Ultima modificare/ ultimul amendament	Versiune
[34]	Decizia 2008/217/CE a Comisiei privind o specificație tehnică pentru interoperabilitate cu privire la subsistemul infrastructură al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză	L 77, 19.3.2008	Modificare: Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[35]	Decizia 2008/163/CE a Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la siguranța în tunelurile feroviare din sistemul feroviar transeuropean convențional și de mare viteză	L 64, 7.3.2008	Modificare: Decizia 2011/291/UE L 139, 26.5.2011 Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[36]	Decizia 2008/164/CE a Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la persoane cu mobilitate redusă din sistemul feroviar transeuropean convențional și de mare viteză	L 64, 7.3.2008	–Modificare: Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[37]	Decizia 2008/231/CE a Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul exploatare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză	L 84, 26.3.2008	Modificare: Decizia 2010/640/UE L 280, 26.10.2010 Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[38]	Decizia 2008/232/CE a Comisiei privind o specificație tehnică pentru interoperabilitate cu privire la subsistemul material rulant al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză	L 84, 26.3.2008	–Modificare: Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[39]	Decizia 2008/284/CE a Comisiei privind o specificație tehnică pentru interoperabilitate cu privire la subsistemul energie al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză	L 104, 14.4.2008	–Amendament: Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--

Tabelul 6: Documente de referință

Ref.	Referință document	Jurnalul Oficial	Ultima modificare/ ultimul amendament	Versiune
[40]	Decizia Comisiei C(2010)2576 privind mandatul Agenției în legătură cu elaborarea și examinarea STI-urilor în scopul extinderii domeniului lor de aplicare la întregul sistem feroviar din Uniunea Europeană			
[41]	Decizia 2010/640/UE a Comisiei din 21 octombrie 2010 de modificare a Deciziilor 2006/920/CE și 2008/231/CE privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și management al traficului” al sistemului feroviar transeuropean convențional și de mare viteză	L 280, 26.10.2010	Decizia 2011/314/UE L 144, 31.5.2011	--
[42]	Decizia 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 Consiliului	L 319, 4.12.2010	--	--
[43]	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	L 95, 8.4.2011	--	--
[44]	Mandat-cadru acordat Agenției Europene a Căilor Ferate pentru efectuarea anumitor activități în temeiul Directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE – COM(2007) 3371	Nu este cazul	–	--

Tabelul 6: Documente de referință

Ref.	Referință document	Jurnalul Oficial	Ultima modificare/ ultimul amendament	Versiune
[45]	Decizia 2011/274/UE a Comisiei din 26 aprilie 2011 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „energie” al sistemului feroviar transeuropean convențional	L 126, 14.5.2011	--Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[46]	Decizia 2011/275/UE a Comisiei din 26 aprilie 2011 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar transeuropean convențional	L126, 14.5.2011	--Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012--	--
[47]	Decizia 2011/291/UE a Comisiei din 26 aprilie 2011 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant” – „Material rulant pentru locomotive și vagoane de călători” – al sistemului feroviar transeuropean convențional	L 139, 26.5.2011	--Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012--	--
[48]	Decizia 2011/314/UE a Comisiei din 12 mai 2011 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar transeuropean convențional	L 144, 31.5.2011	--Amendament: Decizia 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[49]	Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei din 5 mai 2011 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean	L 123, 12.5.2011	--Regulamentul (UE) 665/2012 L 194, 1, 21.7.2012	--

Tabelul 6: Documente de referință

Ref.	Referință document	Jurnalul Oficial	Ultima modificare/ ultimul amendament	Versiune
[50]	Directiva 2009/131/CE a Comisiei din 16 octombrie 2009 de modificare a anexei VII la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate	L 273, 17.10.2009	--	--
[51]	Directiva 2011/18/UE a Comisiei din 1 martie 2011 de modificare a anexelor II, V și VI la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate	L 57, 2.3.2011	--	--
[52]	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 Comisie	L 55, 28.2.2011	--	--
[53]	Decizia Comisiei din 25 ianuarie 2012 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar transeuropean	Decizia 2012/88/UE L 51, 1, 25.1.2012	--	--

DEFINIȚII ȘI ABREVIERI

Definiții

- [G°126] Tabelul următor prezintă o listă a termenilor utilizați în prezentul ghid, împreună cu definiția acestora.
- [G°127] Unii dintre acești termeni au fost deja definiți în textele juridice relevante; în acest caz, termenii sunt redați cu caractere cursive și încadrați de ghilimele și se indică sursa definiției. Aceste definiții sunt obligatorii.
- [G°128] Unii termeni nu sunt definiți în textele juridice; în acest caz, definițiile au fost preluate din standarde sau orientări sau au fost elaborate de echipa care a redactat prezentul ghid. Aceste definiții nu sunt obligatorii.

Tabelul 7: Definiții

Termen	Definiție/sursă
Acte ale agenției	orice document emis de către Agenția Europeană a Căilor Ferate în conformitate cu articolul 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 881/2004
Domeniu de utilizare	caracteristică de concepție a subsistemului (subsistemelor) în care se intenționează includerea elementului constitutiv de interoperabilitate
Parametru de bază	<i>„orice condiție tehnică, operațională sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI-urile aplicabile”</i> [articolul 2 litera (k)]
Conformitate	îndeplinirea cerințelor specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un sistem, o persoană sau un organism [interpretarea articolului R1 alineatul (12) din anexa 1 la Decizia 768/2008/CE]
Evaluarea conformității	<i>„procesul prin care se evaluează dacă s-a demonstrat că au fost îndeplinite cerințele specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un sistem, o persoană sau un organism”</i> [articolul R1 punctul 12 din anexa 1 la Decizia 768/2008/CE]
Organism de evaluare a conformității	<i>„organism care efectuează activități de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție”</i> [articolul R1 punctul 13 din anexa 1 la Decizia 768/2008/CE]; în cazul Directivei privind interoperabilitatea, organismul notificat este un organism de evaluare a conformității STI-urilor, iar organismul desemnat este un organism de evaluare a conformității normelor naționale notificate.
Organism de evaluare a MSC	<i>„persoană, organizație sau entitate independentă și competentă care realizează o investigație pentru a ajunge, pe baza probelor, la o opinie asupra capacității unui sistem de a îndeplini cerințele de siguranță pe care acesta trebuie să le respecte”</i> [articolul 3 punctul 14 din Regulamentul (CE) nr. 352/2009 al Comisiei]

Tabelul 7: Definiții

Termen	Definiție/sursă
Entitate contractantă	„ <i>orice entitate, publică sau privată, care comandă proiectarea și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem. Entitatea în cauză poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructuri sau un deținător sau concesionarul responsabil pentru desfășurarea unui proiect</i> ” [articolul 2 litera (r)]
Derogare	exceptare de la toate sau de la unele dintre cerințele STI, acordată în conformitate cu [articolul 9]
Examinarea proiectului	evaluarea proiectului unui produs prin examinarea metodelor de proiectare, a instrumentelor de proiectare și a rezultatelor proiectării, luând în considerare, după caz, rezultatele testelor și ale reviziilor, precum și validarea prin experiență în exploatare (procedură în cadrul modulului CH1 în cazul elementelor constitutive de interoperabilitate sau al modulului SH1 în cazul subsistemelor)
Organism desemnat (OD)	organism desemnat de către un stat membru să evalueze conformitatea subsistemelor cu normele tehnice naționale notificate în conformitate cu [articolul 17 sau 20]
Cerințe esențiale	„ <i>toate condițiile precizate în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele</i> ” [articolul 2 litera (g)]
Specificație europeană	„ <i>o specificație tehnică comună, o aprobare tehnică europeană sau un standard național care transpune un standard european, definit în anexa XXI la Directiva 2004/17/CE</i> ” [articolul 2 litera (h)]
Sistem feroviar existent	„ <i>structura compusă din liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar existent, plus vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură</i> ” [articolul 2 litera (o)]
Standard armonizat	„ <i>orice standard european adoptat de unul dintre organismele europene de standardizare menționate în anexa I la Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice și a normelor privind serviciile în societatea informațională 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</i> ” [articolul 2 litera (u)]

Tabelul 7: Definiții

Termen	Definiție/sursă
Gestionar de infrastructură (GI)	„orice organism sau întreprindere responsabile în special de instituirea și întreținerea rețelei feroviare sau a unei părți a acesteia, definite în articolul 3 din Directiva 91/440/CEE, care poate, de asemenea, include gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii. Funcțiile gestionarului de infrastructură pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate unor diferite organisme sau întreprinderi” [articolul 3 litera (b) din Directiva privind siguranța]
Soluție inovatoare	soluție tehnică ce îndeplinește cerințele esențiale ale Directivei privind interoperabilitatea și ale altor regulamente care derivă din tratat, dar care nu îndeplinește unele dintre cerințele specificate în STI-urile relevante și/sau nu poate fi evaluată conform acestor STI-uri
Autoritate națională de siguranță (ANS)	„organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară, în conformitate cu [Directiva privind siguranța], sau orice organism binațional căruia statele membre i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat pentru infrastructurile specializate transfrontaliere” [articolul 3 litera (g) din Directiva privind siguranța]
Organism notificat (ON)	„[organism responsabil] pentru evaluarea conformității sau a capacității de utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, sau pentru evaluarea procedurii de verificare «CE» a subsistemelor” [articolul 2 litera (j)]
Punct deschis	orice aspect tehnic corespunzător cerințelor esențiale care nu a putut fi tratat în mod explicit într-o STI și care se identifică în mod explicit într-o anexă la STI în conformitate cu [articolul 5 alineatul (6)]
Punere în funcțiune	„toate operațiunile prin care un subsistem sau un vehicul este adus în starea de funcționare nominală” [articolul 2 litera (q)]
Introducere pe piață	„punerea la dispoziție pentru prima dată a unui produs pe piața comunitară” [articolul R1 punctul 2 din anexa 1 la Decizia 768/2008/CE], unde „punere la dispoziție pe piață” înseamnă „furnizarea unui produs pentru distribuție, consum sau uz pe piața comunitară în cursul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit” [articolul R1 punctul 1 din anexa 1 la Decizia 768/2008/CE]
Proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare	„orice proiect al cărui stadiu de planificare/construcție a atins un punct în care o schimbare în specificațiile tehnice ar fi inacceptabilă pentru statul membru în cauză. Un astfel de impediment poate fi de natură juridică, contractuală, economică, financiară, socială sau de mediu și trebuie justificat în mod corespunzător.” [articolul 2 litera (t)]

Tabelul 7: Definiții

Termen	Definiție/sursă
Întreprindere feroviară (IF)	„întreprinderea feroviară definită în Directiva 2001/14/CE și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de bunuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere; de asemenea, sunt incluse întreprinderi care furnizează numai tracțiune” [articolul 3 litera (c) din Directiva privind siguranța]
Domeniu de reglementare	cerințele referitoare la produs, precum și toate acțiunile și activitățile efectuate în vederea îndeplinirii, verificării și atestării acestor cerințe, impuse prin lege de către stat sau de către o autoritate a statului
Reînnoire	„orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți de subsistem care nu modifică performanțele generale ale subsistemului” [articolul 2 litera (n)]
Caz special	„orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI-uri, temporare sau definitive, datorită constrângerilor geografice, topografice sau de mediu urban sau de coerență în raport cu sistemul existent. Pot fi incluse, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua comunitară, gabaritul, ecartamentul sau entraxa liniilor de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din țări țări sau destinate acestora.” [articolul 2 litera (l)]
Înlocuire în cadrul întreținerii	„orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere” [articolul 2 litera (p)]
Aviz tehnic (AT)	act al agenției emis în conformitate cu articolul 2 din Regulamentul privind agenția
Examinare de tip	Examinarea CE de tip este acea parte a procedurii de evaluare a conformității prin care un organism notificat examinează proiectul tehnic al unui produs, verificând și atestând dacă proiectul tehnic al produsului îndeplinește cerințele instrumentelor legislative care se aplică acestuia. (procedură în cadrul modulelor CB și SB din STI-uri, prevăzută și în Decizia 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului)
Modernizare	„orice lucrare de modificare majoră a unui subsistem sau a unei părți de subsistem care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului” [articolul 2 litera (m)]
Domeniu voluntar	cerințele referitoare la produs, precum și toate acțiunile și activitățile efectuate în vederea îndeplinirii, verificării și atestării acestor cerințe, care sunt solicitate de către client în baza unui contract, dar care nu sunt impuse de stat sau de către o autoritate a statului

Abrevieri

Tabelul 8 Abrevieri

ABREVIERE	TEXT COMPLET
AEIF	Asociația Europeană pentru Interoperabilitate Feroviară
CCS	Control-comandă și semnalizare
CEN	Comitetul European de Standardizare
Cenelec	Comitetul european pentru standardizare electrotehnică
CR	Sistem feroviar convențional
MSC	Metode de siguranță comune
OD	Organism desemnat
ECM	Entitate responsabilă cu întreținerea
SEE	Spațiul Economic European
GIE	Gestionari de infrastructură europeni
CEM	Compatibilitate electromagnetică
ENE	Energie
EPTTOLA	European Passenger Train and Traction Operating Lessors Association
AEF	Agenția Europeană a Căilor Ferate, denumită și „agenția”
ERADIS	Baza de date privind interoperabilitatea și siguranța a Agenției Europene a Căilor Ferate
ERTMS	Sistemul european de management al traficului feroviar
ESO	Organism european de standardizare
ETCS	Sistemul european de control al trenurilor
ETSI	Institutul European de Standardizare în Telecomunicații
UE	Uniunea Europeană
GSM-R	Sistem global de comunicații mobile – căi ferate
HS	Mare viteză

Tabelul 8 Abrevieri

ABREVIERE	TEXT COMPLET
ECI	Element constitutiv de interoperabilitate
IEC	Comisia Electrotehnică Internațională
GI	Gestionar de infrastructură
INF	Infrastructură
ISO	Organizația Internațională pentru Standardizare
DIV	Declarație intermediară de verificare
LOC&PAS	Material rulant pentru locomotive și vagoane de călători
SM	Stat membru al UE sau al SEE
NB Rail	Grup de coordonare a organismelor notificate pentru produse și sisteme feroviare
ON	Organism notificat
ANS	Autoritate națională de siguranță
PMR	Persoane cu mobilitate redusă
JO	Jurnalul Oficial al Uniunii Europene
OPE	Exploatarea și gestionarea traficului
IC	Întrebări și clarificări
SMC	Sistem de management al calității
RPU	Recomandări pentru utilizare
RISC	Comitetul pentru interoperabilitate și siguranță feroviară
RST	Material rulant
IF	Întreprindere feroviară
SRT	Siguranța în tunelurile feroviare
TAF	Aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă
TAP	Aplicații telematice pentru serviciile de călători
TEN-T	Rețeaua Transeuropeană de Transport

Tabelul 8 Abrevieri

ABREVIERE	TEXT COMPLET
AT	Aviz tehnic
STI	Specificații tehnice de interoperabilitate
UIC	Uniunea Internațională a Căilor Ferate
UIP	Uniunea Internațională a Proprietarilor de Vagoane
UIRR	Uniunea Internațională a societăților de transport combinat feroviar-rutier
UITP	Uniunea Internațională pentru Transport Public
UNIFE	Uniunea Industriei Feroviare din Europa
WAG	Vagoane de marfă