

**Amendament la Directiva 2004/50/CE
a Parlamentului european și a Consiliului din 29 aprilie 2004
care modifică Directiva Consiliului 96/48/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar
transeuropean de mare viteză și directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului
referitoare la privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional**

Directiva 2004/50/CE se va numi astfel:

**DIRECTIVA 2004/50/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI DIN
29 APRILIE 2004**

referitoare la amendarea directivei Consiliului 96/48/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar
transeuropean de mare viteză și directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului
referitoare la interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE

Având în vedere tratatul de înființare al Comunității Europene, și în special articolele 71 și 156,

Având în vedere propunerea Comisiei,

Având în vedere avizul Comitetului social și economic european,

Având în vedere avizul Comitetului regiunilor,

Acționând în concordanță cu procedura la care se face referire în articolul 251 al tratatului și având în vedere proiectul aprobat de comitetul de conciliere din 23 Martie 2004,

Luând în considerare următoarele :

- (1) Conform articolelor 154 și 155 din tratat, Comunitatea contribuie la stabilirea și dezvoltarea de rețele transeuropene în sectorul transporturilor. Pentru realizarea acestor obiective Comunitatea trebuie să întreprindă toate acțiunile necesare pentru a asigura interoperabilitatea rețelelor, mai ales în domeniul armonizării normelor tehnice.
- (2) În ceea ce privește sectorul feroviar, o primă măsură a fost luată prin adoptarea directivei 96/48/CE. Pentru a implementa obiectivele acestei directive, proiecte de specificații tehnice de interoperabilitate (STI) sunt elaborate de Asociația europeană pentru interoperabilitate feroviară (AEIF) desemnată ca organism comun reprezentativ în cadrul acestei directive, și adoptată de Comisie în data de 30 mai 2002.
- (3) Comisia a adoptat pe 10 septembrie 1999 un raport adresat Parlamentului European și Consiliului în care se face o primă evaluare a progreselor făcute în implementarea interoperabilității sistemului feroviar transeuropean de mare viteză. În rezoluția din 17 mai 2000, Parlamentul European a cerut Comisiei să prezinte propuneri de revizuire a directivei 96/48/CE având la bază modelul folosit pentru directiva 2001/16/CE.
- (4) Directiva 2001/16/CE, ca și directiva 96/48/CE introduce proceduri comunitare pentru pregătirea și adoptarea de STI, și reguli comune pentru evaluarea conformității acestor STI. AEIF, desemnată de asemenea ca organism comun reprezentativ, a fost însărcinată cu punerea la punct a primului grup de STI.
- (5) Punerea la punct a STI în domeniul de mare viteză, aplicarea directivei 96/48/CE proiectelor specifice și lucrările comitetului instituit conform acestei directive au condus la înțelegerea de probleme noi care au permis comisiei să propună schimbări în cele două directive referitoare la interoperabilitatea feroviară.
- (6) După adoptarea regulamentului (CE) nr881/2004 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții feroviare europene (Agenția de reglementare), pe de o parte, și a directivei 2004/49/CE a Parlamentului european și a Consiliului din 29 aprilie 2004 referitoare la siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară), pe de altă parte, este necesar să se reformuleze unele dispoziții ale directivei 96/48/CE și 2001/16/CE. În particular, o dată ce Agenția a fost înființată, sarcina elaborării de STI noi sau revizuite îi revine ei, conform deciziei Comisiei.
- (7) Intrarea în vigoare a directivelor 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 care modifică directiva Consiliului 91/440/CEE referitoare la dezvoltarea căilor ferate comunitare, 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 care modifică directiva Consiliului 95/18/CE referitoare la licențele întreprinderilor feroviare și 2001/14/CE CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 referitoare la alocarea de capacitate de infrastructură feroviară, tarifarea infrastructurii feroviare și certificarea în problema de siguranță au un impact în implementarea interoperabilității. Ca și în cazul altor moduri de transport, extinderea drepturilor de acces trebuie să se facă împreună cu implementarea măsurilor de armonizare necesare. În consecință, este necesar să se implementeze interoperabilitatea pe întreaga rețea extinzând progresiv domeniul de aplicare teritorial al directivei 2001/16/CE. De asemenea este necesar să se extindă baza legală a directivei 2001/12/CE incluzând articolul 71 al tratatului, pe care este fondată.
- (8) Cartea albă referitoare la politica europeană a transporturilor introduce prezenta directivă, care constituie un element de strategie al Comisiei pentru a revitaliza calea ferată și, în consecință, pentru a reechilibra utilizarea

modurilor de transport, având ca ultim obiectiv descongestionarea drumurilor în Europa.

- (9) STI dezvoltat în cadrul directivei 96/48/CE nu conține în mod explicit lucrările de reînnoire a infrastructurilor și ale materialului rulant, și nici înlocuirile în cazul unei întrețineri preventive. Acest caz este, oricum, prevăzut în directiva 2001/16/CE referitoare la sistemul feroviar convențional, și s-a convenit armonizarea celor două directive privind acest punct.
- (10) Dezvoltarea STI în domeniul de mare viteză a demonstrat necesitatea clarificării relațiilor dintre cerințele esențiale ale directivei 96/48/CE și STI, pe de o parte, și standardele Europene și alte documente cu caracter normativ, pe de altă parte. În particular, trebuie să se facă distincție între standarde sau părți de standarde care trebuie să fie obligatorii pentru a îndeplini obiectivele acestei directive și standardele "armonizate" care au fost elaborate în spiritul noii abordări referitoare la armonizarea tehnică și la normalizare.
- (11) În general specificațiile europene sunt elaborate în spiritul noii abordări referitoare la armonizarea tehnică și la normalizare. Ele permit obținerea unei prezumții de conformitate cu unele cerințe esențiale ale directivei 96/48/CE, mai ales în cazul constituenților de interoperabilitate și interfețelor. Aceste specificații europene, sau părțile aplicabile din ele nu sunt obligatorii și nici o referire explicită nu poate fi făcută în STI. Referiri la aceste specificații europene sunt publicate în Jurnalul oficial al Uniunii Europene, iar Statele membre publică referirile la standardele naționale care transpun normele europene.
- (12) STI poate, în anumite cazuri, să facă o referire explicită la standardele europene sau la specificații atunci când este strict necesar pentru a se atinge obiectivele acestei directive. Această referire explicită are consecințe care trebuie precizate; în particular, aceste standarde sau specificații europene devin obligatorii din momentul când STI este aplicabil.
- (13) STI stabilește toate condițiile care trebuie respectate de un constituent de interoperabilitate, ca și procedura de urmat pentru evaluarea conformității. În plus, trebuie precizat că toți constituenții trebuie să fie în conformitate cu procedura de evaluare a conformității și aptitudinii de utilizare indicată în STI și să aibă certificatul corespunzător.
- (14) Din motive de securitate, este necesar să se ceară statelor membre să atribuie un cod de identificare fiecărui vehicul care este în exploatare. După aceea vehiculul va fi înregistrat într-un registru național al materialului rulant. Registrele pot fi consultate de toate Statele membre și de unii agenți economici din Comunitate. Ele trebuie să fie coerente în ceea ce privește formatul datelor. În consecință, registrele trebuie să facă obiectul unor specificații tehnice și operaționale comune.
- (15) Trebuie precizat ce procedură se folosește în cazul unor cerințe esențiale aplicabile unui subsistem care nu face obiectul specificațiilor detaliate în STI corespunzător. În acest caz organismele responsabile cu procedura de evaluare și verificare a conformității trebuie să fie cele deja notificate în articolul 20 din directivele 96/48/CE și 2001/16/CE.
- (16) Măsurile necesare pentru implementarea acestei directive trebuie să fie adoptate în concordanță cu decizia Consiliului 1999/468/CE din 28 iunie 1999 care menționează procedurile pentru exercitare puterii conferite Comisiei.
- (17) Definiția materialului rulant așa cum este menționată în anexa I a directivei 96/48/CE trebuie clarificată. Trebuie utilizat doar material rulant proiectat ca să poată circula pe linii modernizate pentru viteze mari, de ordinul a 200 km/h.
- (18) Aplicarea acestei directive trebuie să păstreze pe cât posibil deciziile luate în cadrul directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE și aplicarea acestei directive de către Statele membre în cadrul proiectelor care sunt într-un stadiu avansat de elaborare când această directivă intră în vigoare.
- (19) Întrucât obiectivul acțiunii propuse, numit interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean, nu poate fi realizat satisfăcător de Statele membre și poate de aceea, având în vedere caracterul său transeuropean recunoscut de tratat, să fie mai bine realizat la nivel comunitar, Comunitatea poate lua măsuri, conform principiului de subsidiaritate din articolul 5 al tratatului. Conform principiului de proporționalitate menționat în acest articol, această directivă nu poate să facă tot ce este necesar pentru a atinge acest obiectiv.
- (20) STI aplicabil sistemului feroviar referitor la infrastructură, material rulant, energie, control, comandă și semnalizare exploatare și întreținere a fost adoptată la 30 mai 2002 de Comisie. Proiectul de STI la care se face referire în articolul 1, punctul 5 și articolul 2, punctul 5 vizează revizuirea acestor STI sau adoptarea unor noi.
- (21) Întrucât sistemul de referință al proiectului de reguli tehnice referitoare la gradul actual de interoperabilitate al sistemului feroviar transeuropean convențional este în curs de elaborare conform articolului 25 din directiva 2001/16/CE, este necesară actualizarea regulilor tehnice în vederea extinderii acestui scop al directivei ținându-se de asemenea seama ca primul grup de STI să fie adoptat în 2004.
- (22) Totuși excepțiile din domeniul de aplicare al directivei 2001/16/CE, aplicarea voluntară a dispozițiilor corespunzătoare din directiva de mai sus de către Statele membre la nivel național trebuie încurajată în scopul obținerii unei eficiențe economice mărite în sectorul producției.
- (23) Este de aceea necesară modificarea directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE,

AU APROBAT PREZENTA DIRECTIVĂ :

Articolul 1

Directiva 96/48/CE se modifică după cum urmează:

1) Articolul 1 se înlocuiește cu textul următor:

„Articolul 1

1. Prezenta directivă are ca scop stabilirea condițiilor care trebuie satisfăcute pentru realizarea, pe teritoriul comunitar, a interoperabilității sistemului feroviar transeuropean de mare viteză așa cum este ele descris în anexa I.

Aceste condiții privesc proiectarea, construirea, funcționarea, reamenajarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem care vor funcționa după 30 aprilie 2004, precum și calificările și condițiile de sănătate și securitate a personalului care contribuie la exploatarea sistemului.

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

- a) facilitarea, ameliorarea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional pe teritoriul comunității și cu țări terțe;
- b) contribuirea la realizarea progresivă a pieței interne de echipamente și servicii de construire, exploatare, reînnoire și reamenajare a sistemului feroviar transeuropean de mare viteză;
- c) contribuirea la interoperabilitate sistemului feroviar transeuropean de mare viteză.

2) La Articolul 2, se adaugă următoarele puncte:

„j) „parametru fundamental”: orice reglementare, tehnică sau operațională critică, în planul interoperabilității și care face obiectul unei decizii sau unei recomandări urmând procedura cuprinsă în articolul 21(2), înainte de definitivarea proiectelor complete de STI;

k) „caz specific”: orice parte a sistemului feroviar transeuropean de mare viteză care necesită dispoziții speciale, temporare sau definitive, în STI, datorită constrângerilor geografice, topografice, de mediu urban sau de coerență față de sistemul existent. Aceasta poate cuprinde în special cazurile liniilor și rețelelor feroviare izolate de restul teritoriului Comunității, gabaritul, ecartamentul liniilor sau distanța dintre căi;

l) „reamenajare”: orice lucrări majore de modificare a unui subsistem sau a unei părți dintr-un subsistem care îmbunătățesc performanțele globale ale subsistemului;

m) „subsistem în cadrul întreținerii”: orice înlocuire a componentelor prin părți cu funcționare și performanțe identice în cadrul unei întrețineri preventive sau corectoare;

n) „reînnoire” : orice lucrări majore de înlocuire ale unui subsistem sau a unei părți dintr-un subsistem fără a modifica performanțele globale ale subsistemului;

o) „sistem feroviar existent”: ansamblul, constituit din infrastructurile feroviare, care cuprind liniile și instalațiile fixe, ale rețelei existente, și materialul rulant existent de toate categoriile și originile care circulă pe aceste infrastructuri;

p) „punere în funcțiune”: ansamblul operațiilor prin care un subsistem este pus în stare de funcționare.”

3) La Articolul 2 se suprimă punctul h).

4) Articolul 5 se modifică după cum urmează:

a) paragraful 1 se înlocuiește cu textul următor:

„1. Fiecare subsistem face obiectul unui STI. Dacă este necesar, un subsistem poate face obiectul mai multor subsisteme. Decizia de a elabora sau revizui un STI și alegerea domeniului său tehnic sau geografic necesită o împuternicire conform articolului 6(1).”

b) paragraful 3 se înlocuiește cu textul următor:

„3. Fiecare STI, în măsura în care aceasta este necesar pentru realizarea obiectivelor vizate în articolul 1:

- a) indică câmpul de aplicare vizat (părți ale rețelei sau materialului rulant indicat în anexa I, subsisteme sau părți ale subsistemului cuprins în anexa II);
- b) precizează cerințele esențiale pentru subsistemul respectiv și interfețele cu celelalte subsisteme;
- c) definește specificațiile funcționale și tehnice pe care trebuie să le respecte subsistemul și interfețele cu celelalte subsisteme. Dacă este necesar, aceste specificații pot fi diferite în funcție de utilizarea subsistemului, de exemplu în funcție de categoriile de linii și/sau material rulant prevăzut în anexa I;

- d) determină constituenții de interoperabilitate și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv ale normelor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar transeuropean de mare viteză.
- e) indică, în fiecare caz prevăzut, procedurile care trebuie să fie utilizate pentru evaluarea, pe de o parte, a conformității sau aptitudinii de întrebuințare a constituenților de interoperabilitate, sau, pe de altă parte, verificarea „CE” a subsistemelor. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în decizia 93/465/CEE;
- f) indică strategia de elaborare a STI. Este necesar să se precizeze etapele care se parcurg pentru a trece progresiv de la situația existentă la situația finală când respectarea STI este generalizată;
- g) indică, pentru personalul respectiv, competențele profesionale și condițiile de igienă și de securitate a muncii cerute pentru exploatarea și întreținerea subsistemului precum și pentru elaborarea STI.”

c) se inserează paragraful următor:

„6. STI pot conține o referire explicită și identificată în mod clar la normele sau specificațiile europene, dacă aceasta este absolut necesar, pentru realizarea obiectivelor prezentei directive. În acest caz, aceste norme sau specificații europene (sau anumite părți din ele) sunt considerate ca anexe ale STI corespunzătoare și devin obligatorii în momentul când se aplică STI. Dacă nu există norme sau specificații europene și în așteptarea elaborării lor, se poate face referire la alte documente normative identificate clar; în acest caz, este vorba despre documente ușor accesibile și de domeniu public.”

5) Articolul 6 se înlocuiește cu textul următor:

„Articolul 6

1. Proiectele de STI și modificările ulterioare ale STI se elaborează sub mandatul Comisiei, stabilit prin procedura cuprinsă în articolul 21(2). Ele se elaborează sub responsabilitatea Agenției, conform articolelor 3 și 12 ale regulamentului (CE) nr.881/2004 al Parlamentului european și al Consiliului din 29 aprilie 2004 de înființare a unei Agenții feroviare europene și în cooperare cu grupurile de lucru vizate în articolele de mai sus.

STI se aprobă și se revizuiesc după procedura cuprinsă în articolul 21(2). Ele se publică de către Comisie în Jurnalul oficial al Uniunii europene.

2. Agenția este însărcinată să pregătească revizuirea și actualizarea STI și să facă orice recomandare utilă comitetului vizat în articolul 21 în scopul integrării evoluției tehnicii sau exigențelor sociale.

3. Fiecare proiect de STI se elaborează în două faze.

În primul rând, Agenția identifică parametrii fundamentali pentru această STI, cât și interfețele cu alte subsisteme și orice alt caz specific care este necesar. Pentru fiecare din acești parametri și interfețe sunt prezentate soluțiile de înlocuire cele mai avantajoase, însoțite de justificările tehnice și economice. Decizia se ia urmând procedura prevăzută la articolul 21(2); dacă este necesar se prevăd și cazurile specifice.

Apoi, Agenția elaborează proiectul de STI pornind de la acești parametri fundamentali. Dacă este cazul, Agenția șine cont de progresul tehnic, lucrările de normalizare deja efectuate, grupurile de lucru existente și lucrările de cercetare recunoscute. Proiectul STI conține și o evaluare globală a cheltuielilor și veniturilor prevăzute la elaborarea STI; această evaluare indică consecințele scontate pentru toți operatorii și agenții economici implicați.

4. Elaborarea, adoptarea și revizuirea fiecărei STI (inclusiv parametri fundamentali) ține cont de cheltuielile și veniturile prevăzute pentru toate soluțiile tehnice considerate cât și pentru interfețele dintre ele, în vederea definerii soluțiilor celor mai avantajoase. Statele membre participă la această evaluare și furnizează informațiile necesare.

5. Comitetul vizat în articolul 21 este informat cu regularitate despre lucrările de elaborare a STI. Pe durata lucrărilor, comitetul poate formula orice observație sau orice recomandare utilă cu privire la conceperea STI, cât și asupra cheltuielilor și veniturilor. În particular, comitetul poate solicita, la cererea unui Stat membru, ca soluțiile de înlocuire să fie examinate și evaluarea cheltuielilor și veniturilor acestor soluții de înlocuire să figureze în raportul anexat la proiectul STI.

6. Data intrării în vigoare a fiecărui STI se fixează urmând procedura din articolul 21(2). Când diferite subsisteme trebuie puse în funcțiune simultan din motive de compatibilitate tehnică, datele de intrare în vigoare a STI corespunzătoare trebuie să coincidă.

7. Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI țin cont de opinia utilizatorilor în ceea ce privește caracteristicile cu incidență directă asupra condițiilor de folosire a subsistemelor de către acești utilizatori. În acest scop agenția trebuie să consulte

asociațiile și organismele care reprezintă utilizatorii, în timpul elaborării și revizuirii fazelor STI. Acestea, împreună cu proiectul STI vor constitui un raport care va cuprinde rezultatele acestei consultări.

Lista asociațiilor și organismelor care trebuie consultate va fi definitivată de Comitetul la care se face referire în articolul 21 înainte de a adopta mandatul de revizuire a STI și poate fi reexaminată și actualizată la cererea Statelor Membre sau a Comisiei.

8. Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI trebuie să ia în considerare opinia partenerilor sociali cu privire la condițiile la care se face referire în Articolul 5(3)(g).

Partenerii sociali trebuie consultați înainte ca proiectul STI să fie supus spre aprobare sau revizuire Comitetului la care se face referire în articolul 21.

Partenerii sociali sunt consultați în cadrul comitetului de dialog sectorial înființat conform deciziei 98/500/CE a Comisiei. Partenerii sociali își dau avizul în termen de 3 luni.”

6) Articolul 7 se înlocuiește cu textul următor:

„Articolul 7

Un stat membru poate să nu aplice una sau mai multe STI, inclusiv cele referitoare la materialul rulant, în următoarele cazuri și condiții:

a) pentru un proiect de linie nouă, de reînnoire sau de reamenajare a liniei existente sau pentru orice element la care se referă articolul 1(1), sau care se găsește într-un stadiu avansat de realizare, sau care face obiectul unui contract în derulare în momentul publicării acestor STI;

b) pentru orice proiect de reînnoire sau de reamenajare a liniei existente când gabaritul, ecartamentul sau distanța între axele căii, sau tensiunea electrică prevăzută în aceste STI sunt incompatibile cu cele ale liniei existente;

c) pentru un proiect de linie nouă, de reînnoire sau de reamenajare a liniei existente pe teritoriul Statului membru când rețeaua feroviară a acestuia este închisă sau izolată printr-o mare de rețeaua feroviară a restului teritoriului Comunității;

d) pentru orice proiect de reînnoire, de extindere sau reamenajare a unei linii existente, când aplicarea STI compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau coerența sistemului feroviar al Statului membru;

e) când, ca urmare a unui accident sau a unei catastrofe naturale, condițiile de restabilire rapidă a rețelei nu permit, din punct de vedere economic sau tehnic, aplicarea parțială sau totală a STI corespunzătoare.

În oricare din aceste cazuri, Statul membru interesat comunică în prealabil Comisiei cererea de derogare și îi transmite un dosar în care prezintă STI sau părțile de STI pe care dorește să nu le aplice, cât și specificațiile corespunzătoare pe care dorește să le aplice. Comisia analizează măsurile prevăzute de Statul membru.

În cazurile b) și d), Comisia ia o decizie urmând procedura cuprinsă în articolul 21(2). Dacă este necesar, se redactează o recomandare cu privire la specificațiile ce se vor aplica.

Totuși, în cazul b), decizia Comisiei nu se referă la gabaritul și ecartamentul căii.”

7) La Articolul 9, se adaugă următorul alineat:

„În special, nu se pot cere verificările care au fost deja efectuate în cadrul procedurii de eliberare a declarației «CE» de conformitate sau de aptitudine de întrebuințare.”

8) Articolul 10 se modifică după cum urmează :

a) paragraful 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Orice constituent de interoperabilitate este supus procedurii de evaluare a conformității și aptitudinii de întrebuințare indicată în STI corespunzător și este însoțit de declarația respectivă.”;

b) paragraful 3 se înlocuiește cu textul următor :

„3. Statele membre consideră că un constituent de interoperabilitate le satisface exigențele esențiale dacă el este conform condițiilor fixate prin STI corespunzătoare sau cu specificațiile europene elaborate pentru satisfacerea acestor condiții.”

c) paragrafele 4 și 5 se suprimă.

9) Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Când un Stat membru sau Comisia constată că specificațiile europene utilizate direct sau indirect în scopurile prezentei directive nu mai satisfac exigențele esențiale, pot hotărî modificarea lor, sau retragerea parțială sau totală a publicațiilor care le conțin, urmând procedura de la articolul 21(2), după consultarea comitetului instituit prin directiva 98/34/CE a Parlamentului european și a Consiliului din 22 iunie 1998 care prevede o procedură de informare în domeniul normelor și reglementărilor tehnice și a regulilor cu privire la serviciile societății de informare.”

10) Articolul 14 se înlocuiește cu textul următor:

„Articolul 14

1. Fiecărui Stat membru îi revine sarcina de a autoriza punerea în funcțiune a subsistemelor de natură structurală care constituie sistemul feroviar transeuropean de mare viteză care sunt plasate sau exploatare pe teritoriul său.

În acest scop, fiecare Stat membru ia toate măsurile necesare pentru ca aceste subsisteme să nu poată fi puse în funcțiune decât dacă ele sunt proiectate, construite și instalate astfel încât să nu compromită respectarea exigențelor esențiale corespunzătoare, când ele sunt integrate în sistemul feroviar transeuropean de mare viteză.

Fiecare Stat membru verifică, în special, compatibilitatea acestor subsisteme cu sistemul în care sunt integrate.

2. Fiecărui Stat membru îi revine sarcina de a verifica la punerea în funcțiune, și după aceea în mod regulat, dacă aceste subsisteme sunt exploatare și întreținute conform cu exigențele esențiale corespunzătoare. În acest scop, se utilizează procedurile de evaluare și verificare prevăzute în STI structurale și funcționale corespunzătoare.

3. În cazul unei reînnoiri sau reamenajări, gestionarul infrastructurii sau operatorii feroviari transmit Statului membru respectiv un dosar cu prezentarea proiectului. Statul membru examinează dosarul și, ținând cont de strategia de lucru prezentată în STI aplicabil, decide dacă importanța lucrărilor justifică acordarea unei noi autorizări de punere în funcțiune, în sensul prezentei directive.

O nouă autorizare de punere în funcțiune este necesară de fiecare dată când, prin lucrările prevăzute, este afectat nivelul global de securitate al subsistemului respectiv.

4. Când Statele membre autorizează punerea în funcțiune a materialului rulant, sunt datorate să vegheze ca fiecărui vehicul să i se atribuie un cod alfanumeric. Acest cod trebuie să fie inscripționat pe fiecare vehicul și să figureze în registrul național de înmatriculare care îndeplinește următoarele criterii:

- a) registrul respectă specificațiile comune definite în paragraful 5;
- b) registrul este ținut și actualizat de un organism independent de operatorii feroviari;
- c) registrul este accesibil autorităților de securitate și organismelor de anchetă desemnate în cadrul articolului 16 și 21 din directiva 2004/49/CE a Parlamentului european și a Consiliului din 29 aprilie 2004 cu privire la căile ferate comunitare („directiva privind securitatea feroviară”); este de asemenea accesibil, la cerere întemeiată, organismelor de control desemnate în cadrul articolului 30 din directiva 2001/14/CE a Parlamentului european și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifării infrastructurii feroviare și certificării în materie de securitate, Agenției, operatorilor feroviari și gestionarilor de infrastructură.

În cazul materialului rulant pus în funcțiune pentru prima dată într-o terță țară, Statele membre pot accepta vehicule identificate clar după un sistem de codificare diferit. Totuși, când un Stat membru a autorizat punerea în funcțiune a acestor vehicule pe teritoriul său, el trebuie să facă posibilă regăsirea informațiilor cerute la paragraful 5, punctele c), d) și e), cu ajutorul registrului.

5. Specificațiile comune ale registrului vor fi adoptate urmând procedura prezentată în art.21(2), pe baza unui proiect de specificație elaborat de Agenție. Aceste proiecte de specificații cuprind : conținutul, formatul informațiilor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, regulile cu privire la introducerea și consultarea informațiilor. Registrul conține cel puțin următoarele informații :

- a) referințe asupra declarației „CE” de verificare și a entității care a eliberat declarația;
- b) referințe din registrul de material rulant cerute în articolul 22 bis;
- c) identificarea proprietarului vehiculului sau a utilizatorului său;
- d) eventuale restricții cu privire la utilizarea lui;
- e) informații importante în materie de securitate aplicabile programelor de întreținere a vehiculului.”

11) La Articolul 15 se adaugă următorul aliniat :

„În special, nu se pot cere verificările care au fost deja efectuate în cadrul procedurii de eliberare a declarației «CE » de verificare.”

12) La Articolul 16 paragraful 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. În absența unei STI, inclusiv când a fost notificată o derogare conform articolului 7, Statele membre transmit celorlalte State membre și Comisiei, pentru fiecare subsistem, lista regulilor tehnice în vigoare pentru aplicarea exigențelor esențiale. Această notificare se va face cel târziu la 30 aprilie 2005 și, după aceea, de fiecare dată când se modifică lista regulilor tehnice. Cu această ocazie, Statele membre desemnează organismele însărcinate să aplice, în cazul acestor reguli tehnice, procedura de verificare prezentată în articolul 18.”

13) La Articolul 17 se adaugă următorul alineat:

„În acest caz, STI fac obiectul unei revizii conform articolului 6(2). Dacă anumite aspecte tehnice corespunzătoare exigențelor esențiale nu pot fi tratate explicit într-o STI, ele sunt identificate clar într-o anexă a STI. Pentru aceste aspecte se aplică articolul 16(3).”

14) La Articolul 18 paragraful 2 se adaugă aliniatul următor :

„Ele acoperă de asemenea verificarea interfețelor subsistemului respectiv, în raport cu sistemul în care este el integrat, pe baza informațiilor disponibile în STI corespunzătoare și în registrele prevăzute în articolul 22 bis.”

15) La Articolul 20, paragraful 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. Comisia înființează un grup de coordonare a organismelor notificate (denumit în continuare „grup de coordonare”), care discută toate problemele legate de aplicarea procedurilor de evaluare a conformității sau a aptitudinii de întrebuințare la care se referă articolul 13 și procedura de verificare la care se face referință în articolul 18, sau de aplicare a STI în această problemă. Reprezentanții Statelor membre pot participa, ca observatori, la lucrările grupului de coordonare.

Comisia și observatorii informează comitetul la care se referă articolul 21, despre lucrările grupului de coordonare. Comisia propune, dacă este cazul, măsurile necesare pentru rezolvarea problemelor.

Dacă este necesar, coordonarea organismelor notificate este asigurată conform articolului 21.”

16) Articolul 21 se înlocuiește cu textul următor:

„Articolul 21

1. Comisia este asistată de un comitet.

2. Când se face referire la prezentul paragraf, articolele 5 și 7 ale Deciziei 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 care stabilesc modalitățile de exercitare a competențelor de execuție conferite Comisiei, se aplică în spiritul dispozițiilor articolului 8 din prezenta directivă.

Perioada prevăzută în articolul 5(6) al deciziei 1999/468/CE este de trei luni.

3. Comitetul își adoptă propriul regulament interior.

4. Comitetul poate, dacă este cazul, să creeze grupe de lucru care să îl ajute la îndeplinirea sarcinilor sale, mai ales în vederea asigurării coordonării organismelor notificate.”

17) Se introduc următoarele articole:

„Articolul 21a

1. Comitetul poate discuta orice problemă cu privire la interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, inclusiv probleme legate de interoperabilitatea dintre acest sistem și cel al terțelor țări.

2. Comitetul poate discuta orice problemă cu privire la aplicarea prezentei directive. Dacă este necesar, Comisia adoptă o recomandare de aplicare urmând procedura cuprinsă de articolul 21(2).

Articolul 21b

1. Din proprie inițiativă sau la cererea unui Stat membru, Comisia poate decide, conform procedurii de la articolul 21(2), să acorde mandat pentru elaborarea unei STI pe un subiect complementar, atâ timp cât el este cuprins într-un subsistem menționat în Anexa II.

2. La propunerea Comisiei, comitetul adoptă, conform procedurii menționată în articolul 21(2), un program de lucru conform obiectivelor prezentei directive și ale directivei 2001/16/CE a Parlamentului european și a Consiliului din 19 martie 2001 cu privire la interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional.

Articolul 21c

Anexele II și VI pot fi modificate urmând procedura menționată în articolul 21(2).”

18) Se va introduce următorul articol:

„Articolul 22 bis

1. Statele membre trebuie să se asigure că un registru al infrastructurilor și un registru al materialului rulant sunt publicate și actualizate anual. Aceste registre vor indica caracteristicile principale ale fiecărui subsistem, sau parte de subsistem implicate, adică parametri de bază și corelarea lor în raport cu caracteristicile prescrise în STI corespunzătoare. În acest scop, fiecare STI indică în mod precis ce informație trebuie inclusă în registrele de infrastructură și material rulant.

2. O copie a acestor registre se transmite Statelor membre interesate și Agenției, ea fiind pusă la dispoziție, pentru consultare, părților interesate incluzând mai ales profesioniștii domeniului.”

19) Anexa I se înlocuiește cu textul care figurează în anexa I a prezentei directive.

20) Anexa II se înlocuiește cu textul care figurează în anexa II a prezentei directive.

21) La Anexa III se adaugă următorul punct:

„2.4.4. Control

Trenurile trebuie echipate cu aparatură de înregistrare. Informațiile colectate cu ajutorul acestui aparat și prelucrarea datelor trebuie să fie armonizate.”

22) La Anexa VII, punctul 2, se adaugă următorul alineat:

„În particular, organismul și personalul însărcinat cu verificarea trebuie să fie independenți funcțional de autoritățile desemnate pentru eliberarea autorizațiilor de punere în funcțiune, în cadrul prezentei directive, a licențelor, în cadrul directivei 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 cu privire la licențierea operatorilor feroviari, și a certificatelor de siguranță în cadrul directivei 2004/49/CE, cât și față de entitățile însărcinate cu anchetarea în caz de accidente.”

Articolul 2

Directiva 2001/16/CE se modifică astfel:

1) Titlul este înlocuit cu titlul următor: “ Directiva 2001/16/CE a Parlamentului european și a Consiliului din 19 martie 2001 referitoare la interoperabilitatea sistemului feroviar convențional”.

2) Articolul 1 este modificat după cum urmează:

a) paragraful 1 este înlocuit cu textul următor:

“1. Prezenta directivă are drept scop stabilirea de condiții care trebuie îndeplinite pentru a realiza, pe teritoriul comunitar, interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional așa cum este menționat în anexa 1. Aceste condiții se referă la proiectarea, construcția, punerea în funcțiune, reamenajarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem care va fi pus în funcțiune după data intrării în vigoare a prezentei directive, precum și calificarea profesională și condițiile de sănătate și securitate ale personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa.”

b) partea introductivă a paragrafului 2 este înlocuită cu textul următor:

“2. Urmarea acestui obiectiv trebuie să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită:”

c) se adaugă următorul paragraf:

“3. Domeniul de activitate al acestei directive este extins progresiv la toate sistemele feroviare convenționale, inclusiv accesul pe calea ferată la terminalele și instalațiile portuare principale care deserveșc sau s-ar putea să deservească mai mult de un utilizator, cu excepția infrastructurilor sau materialului rulant rezervat folosirii strict locale, istorice sau turistice, sau infrastructurilor care funcționează izolat de restul sistemului feroviar, și fără a prejudicia derogările de aplicare a STI așa cum este menționat în articolul 7.

Această directivă se aplică părților din rețea care nu sunt încă sub incidența paragrafului 1 din acest articol o dată cu intrarea în vigoare a STI corespunzătoare care vor fi adoptate în conformitate cu procedura descrisă mai jos și pentru domeniile de aplicare menționate de ele.

Comisia adoptă, urmând procedura menționată în articolul 21(2), până la 1 ianuarie 2006 cel târziu, un program de lucru pentru elaborarea de noi STI și /sau revizuirea de STI deja existente având în vedere liniile și materialul rulant care nu au fost tratate.

Acest program de lucru va include un prim grup de STI și/sau amendamente la STI care trebuie elaborate până în ianuarie 2009 fără a prejudicia articolul 5(5) în ceea ce privește cazurile specifice și fără a prejudicia articolul 7 care prevede derogarea în anumite condiții. Alegerea subiectelor care trebuie conținute de STI se vor baza pe raporturile cost-eficacitate ale fiecărei măsuri propuse și pe principiul de proporționalitate al măsurilor luate la nivel comunitar. În cele din urmă, trebuie acordată o importanță corespunzătoare anexei I punctul 4 și echilibrului necesar între, pe de o parte, obiectivele legate de circulația fără întrerupere a trenurilor și amortizarea tehnică și pe de altă parte, nivelul transeuropean, național, regional sau local al traficului considerat.

După elaborarea acestui prim grup de STI, identificarea priorităților pentru elaborarea de noi STI sau revizuirea STI existente va fi adoptată luând în considerare procedura din articolul 21(2).

Un stat membru poate să nu aplice acest paragraf în cazul în care proiectul se află într-un stadiu avansat de elaborare sau face obiectul unui contract în curs de execuție la momentul publicării STI din care face parte.”

3). Articolul 2 este modificat astfel:

a) punctul (h) se suprimă;

b) punctele (l) și (m) sunt înlocuite cu:

(l) “reamenajare” = orice lucrări majore de modificare a unui subsistem sau a unei părți din subsistem care îmbunătățesc performanțele globale ale subsistemului;

(m) “reînnoire” = orice lucrări majore de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți din subsistem care nu modifică performanțele globale ale subsistemului;

c) vor fi adăugate următoarele puncte:

(o) “înlocuire în rețeaua de întreținere” = orice înlocuire de componente de piese cu funcții și performanțe identice în rețeaua de întreținere preventivă și corectivă;

(p) “punere în funcțiune” = ansamblu de operații prin care un subsistem este pus în stare de funcțiune.

4). Articolul 5 este modificat astfel:

a) paragraful 1 este înlocuit cu:

“1. Fiecare subsistem trebuie să fie inclus într-un STI. Când este necesar, un subsistem poate include mai multe STI și un STI poate include mai multe subsisteme. Decizia de elaborare și/sau de revizuire a unui STI și alegerea domeniului geografic și tehnic necesită un mandat în conformitate cu articolul 6(1).”

b) punctul (e) din paragraful 3 se înlocuiește cu:

“(e) indică, în fiecare caz luat în considerare, procedura de evaluare a conformității și aptitudinii de întrebuințare de folosire a constituenților de interoperabilitate, pe de o parte, sau verificarea “CE” a subsistemelor, pe de altă parte. Această procedură se bazează pe modulele definite în Decizia 93/465/CEE.”

c) se adaugă următorul paragraf:

„7. STI poate face o referire clar identificată și explicită la standardele sau specificațiile europene când este strict necesar pentru a realiza obiectivele acestei directive. În acest caz, standardele sau specificațiile europene (sau părțile relevante) sunt considerate ca anexe la STI respectiv și devin obligatorii din momentul în care STI este aplicabil. În absența unor standarde sau specificații europene și așteptând elaborarea lor, se poate face referire la alte documente clar identificate; în acest caz, este vorba de documente ușor accesibile și din domeniul public.”

5) Articolul 6 se înlocuiește cu textul următor:

“Articolul 6

1. Proiectul STI și modificările ulterioare ale STI sunt elaborate sub mandatul Comisiei în concordanță cu procedura din articolul 21(2). Ele sunt elaborate sub responsabilitatea Agenției, în conformitate cu Articolele 3 și 12 ale Reglementării (CE) nr.881/2004 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Feroviare Europene (Agenția de Reglementări), în cooperare cu organismele de lucru menționate în aceste articole.

STI sunt adoptate și revizuite în concordanță cu procedura din articolul 21(2). Ele sunt publicate de Comisie în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

2. Agenția este responsabilă pentru pregătirea revizuirii și actualizării STI precum și pentru elaborarea oricăror

recomandări la Comitet la care se face referire în Articolul 21, pentru a se lua în considerare cerințele sociale sau dezvoltarea tehnologică.

3. Fiecare proiect STI este elaborat în două etape.

În primul rând, Agenția va identifica parametri de bază pentru STI precum și interfețele cu alte subsisteme și alte cazuri specifice care pot fi necesare. Cele mai viabile soluții alternative precum și justificările economice și tehnice trebuie menționate pentru fiecare dintre acești parametri și interfețe. Se va lua o decizie în conformitate cu procedura din articolul 21(2); dacă este necesar, se pot prevedea și cazuri specifice.

Agenția va elabora proiectul STI ținând cont de parametri de bază. Când este necesar, Agenția va ține cont de progresul tehnic, de standardele deja existente și de lucrările de cercetare recunoscute. O evaluare globală a costurilor și beneficiilor implementării STI trebuie efectuată în cadrul proiectului STI; această evaluare va indica impactul asupra operatorilor și agenților economici implicați.

4. Elaborarea, adoptarea și revizuirea fiecărui STI (inclusiv parametri fundamentali) trebuie să țină seama de costurile estimate și de beneficiile tuturor soluțiilor tehnice considerate, împreună cu interfețele dintre ele, în așa fel încât se stabilească și să se implementeze soluțiile cele mai viabile. Statele membre trebuie să participe la această evaluare furnizând datele necesare.

5. Comitetul la care se face referire în articolul 21 va fi informat în mod regulat asupra lucrărilor de elaborare a STI. Pe durata lucrărilor Comitetul poate formula orice termeni de referință sau recomandări utile referitoare la elaborarea STI precum și la analizele de cost-beneficiu. În particular, Comitetul poate, la cererea Statelor membre, să solicite ca soluțiile alternative să fie examinate și ca evaluarea costurilor și beneficiilor acestor soluții alternative să fie menționate în raportul anexat la proiectul STI.

6. La adoptarea fiecărui STI, data intrării în vigoare a STI va fi stabilită în concordanță cu procedura menționată în articolul 21(2). Când diferite subsisteme trebuie să fie puse în serviciu simultan din motive de compatibilitate tehnică, datele de punere în funcțiune a STI corespunzătoare trebuie să fie aceleași.

7. Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI trebuie să țină cont de opinia utilizatorilor, în ceea ce privește caracteristicile care au un impact direct asupra condițiilor în care ei utilizează subsistemele. În acest scop Agenția va consulta asociațiile și organismele care reprezintă utilizatorii în timpul elaborării și revizuirii fazelor STI. Ei anexează proiectului STI un raport referitor la rezultatele acestei consultări.

Lista asociațiilor și organismelor care trebuie consultate va fi finalizată de Comitetul la care se face referire în articolul 21 înainte de a adopta mandatul primului STI și poate fi reexaminată și actualizată la cererea Statelor membre sau a Comisiei.

8. Elaborarea, adoptarea sau revizuirea STI trebuie să țină cont de opinia partenerilor sociali în ceea ce privește condițiile menționate în articolul 5(3)(g).

În acest scop, partenerii sociali vor fi consultați înainte ca proiectul STI să fie supus, pentru adoptare sau revizuire, Comitetului menționat în articolul 21.

Partenerii sociali vor fi consultați în cadrul Comitetului de dialog social înființat conform Deciziei 98/500/CE a Comisiei. Partenerii sociali trebuie să-și spună punctul de vedere în cel mult trei luni.”

6) Articolul 7(a) este înlocuit cu:

„a) pentru un proiect de linie nouă, de reînnoire sau reamenajare unei linii existente, sau pentru orice element la care se face referire în articolul 1(1) care se găsește într-un stadiu avansat de realizare, sau face obiectul unui contract în derulare în momentul publicării acestor STI.”

7) Articolul 10 este modificat astfel:

a) paragraful 2 este înlocuit cu:

“2. Toți constituenții de interoperabilitate trebuie să fie subiectul procedurii de evaluare a conformității și aptitudinii de utilizare indicată în STI respectiv și trebuie însoțiți de certificatul corespunzător.”

b) paragraful 3 este înlocuit cu:

“3. Statele membre consideră că un constituent de interoperabilitate satisface cerințele esențiale dacă este conform cu condițiile menționate în STI corespunzătoare sau cu specificațiile europene elaborate pentru a satisface aceste condiții.”

c) paragrafele 4 și 5 se suprimă;

8) Articolul 11 este înlocuit cu:

“Articolul 11

Când un Stat membru sau Comisia constată că specificațiile europene utilizate direct sau indirect pentru a realiza obiectivele acestei directive nu îndeplinesc cerințele esențiale, pot hotărî modificarea lor, retragerea parțială sau totală a publicațiilor care le conțin, ținând cont de procedura din articolul 21(2) după ce s-a consultat comitetul constituit conform Directivei 98/34/CE.”

9) Articolul 14 este modificat astfel:

a) la paragraful 2 se adaugă următorul subparagraf:

“În cele din urmă, sunt utilizate procedurile de evaluare și verificare menționate în STI structurale și funcționale.”

b) paragraful 3 se înlocuiește cu:

“3. În cazul reînnoirii și reamenajării, managerul de infrastructură sau operatorii feroviari transmit Statelor membre interesate un dosar cu prezentarea proiectului. Statele membre examinează acest dosar și, ținând cont de strategia de implementare prezentată în STI aplicabil, decide dacă importanța lucrărilor justifică o nouă autorizare pentru punerea în funcțiune conform prezentei directive.

Este necesară o nouă autorizare de punere în funcțiune de fiecare dată când nivelul global de siguranță al subsistemului este afectat. Dacă este necesară o nouă autorizație, Statele membre trebuie să decidă măsurile prin care STI trebuie aplicat proiectului. Statele membre vor notifica decizia lor Comisiei și altor State membre.”

c) se inserează următoarele paragrafe:

“4. Când Statele membre autorizează punerea în funcțiune a materialului rulant, ele trebuie să se asigure ca fiecărui vehicul să-i fie atribuit un cod alfanumeric. Acest cod trebuie să fie marcat pe fiecare vehicul și să fie trecut într-un registru de înmatriculare național care trebuie să întrunească următoarele criterii:

(a) registrul respectă specificațiile comune definite în paragraful 5;

(b) registrul este ținut și actualizat de un organism independent de toți operatorii feroviari;

(c) registrul este accesibil autorităților de securitate și organismelor de anchetă desemnate în articolele 16 și 21 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 referitoare la securitatea căilor ferate comunitare (Directiva de securitate a căilor ferate). El trebuie să fie accesibil, pentru o cerere întemeiată, organismelor de control menționate în articolul 30 al Directivei 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea de capacitate de infrastructură feroviară, tariful infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, Agenției, operatorilor feroviari și managerilor de infrastructură.

În cazul materialului rulant pus în funcțiune pentru prima dată într-o țară țară Statele membre pot accepta vehicule identificate clar în concordanță cu un sistem de codare diferit. Totuși, o dată ce un Stat membru a autorizat punerea în funcțiune a acestor vehicule pe teritoriul său, el trebuie să facă posibilă regăsirea informațiilor cerute la paragraful 5, punctul c), d) și e), cu ajutorul registrului.

5. Specificațiile comune ale registrului sunt adoptate în concordanță cu procedura din articolul 21(2), pe baza proiectului de specificație elaborat de agenție. Aceste proiecte de specificații includ: conținutul, formatul informațiilor, arhitectura tehnică și funcțională, modul de operare, reguli referitoare la introducerea și consultarea informațiilor. Registrul conține cel puțin următoarele informații:

(a) referințe despre declarația “CE” de verificare a entității care a eliberat declarația;

(b) referințe din registrul de material rulant menționate în articolul 24;

(c) identificarea proprietarului vehiculului sau a celui care a închiriat vehiculul;

(d) eventuale restricții cu privire la utilizarea vehiculului;

(e) date importante în materie de securitate aplicabile programului de întreținere a vehiculului.”

10) La Articolul 16 paragraful 3 se înlocuiește cu:

“3. În absența STI, inclusiv când a fost notificată o derogare conform articolului 7, Statele membre trimit celorlalte State membre și Comisiei, pentru fiecare subsistem, o listă de reguli tehnice folosite pentru implementarea cerințelor esențiale. Această notificare se va face înainte de 30 aprilie 2005 și, după aceea, de fiecare dată când lista de reguli tehnice este modificată. Cu această ocazie, Statele membre desemnează organismele însărcinate să aplice, în cazul unor reglementări tehnice, procedura de verificare menționată în articolul 18.”

11) La articolul 17 se adaugă următorul subparagraf:

“Într-un astfel de caz, STI trebuie revizuit în concordanță cu procedura menționată în articolul 6(2). Dacă anumite aspecte tehnice care corespund cerințelor esențiale nu pot fi tratate explicit într-un STI, ele sunt identificate clar într-o anexă la STI. În acest caz trebuie aplicat articolul 16(3).”

12) La Articolul 20 paragraful 5 se înlocuiește cu:

“5. Comisia înființează un grup de coordonare al organismelor notificate (denumit în continuare “grupul de coordonare”) care discută toate problemele legate de aplicarea procedurilor de evaluare a conformității sau a aptitudinii de întrebuițare menționate în articolul 13 și de procedura de verificare menționată în articolul 18, sau de aplicare a STI în acest scop. Reprezentanții Statelor membre pot participa la lucrările grupului de coordonare ca observatori.

Comisia și observatorii informează comitetul la care se face referire în articolul 21 despre lucrările grupului de coordonare. Comisia propune, dacă este cazul, măsurile necesare pentru rezolvarea problemelor.

Dacă este necesar, coordonarea organismelor notificate este asigurată conform articolului 21.”

13) În articolul 21 se adaugă următorul paragraf:

“4. Dacă este necesar, Comitetul poate stabili grupe de lucru care să-l ajute la îndeplinirea sarcinilor sale mai ales în vederea asigurării coordonării organismelor notificate.”

14) Se introduc următoarele articole:

“Articolul 21 a

Comisia poate supune Comitetului toate problemele referitoare la implementarea acestei directive. Dacă este necesar, Comisia adoptă o recomandare de implementare în concordanță cu procedura menționată în articolul 21(2).

Articolul 21 b

Anexele II și VI pot fi modificate în concordanță cu procedura menționată în articolul 21(2).”

15) Articolul 23 se înlocuiește cu:

“Articolul 23

1. Ordinea de priorități pentru adoptarea unui STI este următoarea, fără a prejudicia ordinea de adoptare a mandatelor prevăzută în articolul 6(1):

(a) primul grup de STI cuprinde control/comandă și semnalizare; aplicații telematice pentru serviciile de marfă; exploatare și gestiunea traficului (inclusiv calificarea personalului pentru serviciile transfrontaliere în concordanță cu criteriile menționate în anexele II și III); vagoane de marfă; probleme de zgomot referitoare la materialul rulant și infrastructură. În ceea ce privește materialul rulant, cel care este destinat utilizării internaționale trebuie pus la punct cu prioritate;

(b) de asemenea, următoarele aspecte sunt tratate în funcție de resursele Comisiei și ale Agenției: aplicații telematice pentru serviciile de pasageri, întreținere, cu atenție deosebită la securitate, vagoane de pasageri, locomotive și automotoare, infrastructură, energie și poluarea aerului. În ceea ce privește materialul rulant, cel care este destinat utilizării internaționale trebuie pus la punct cu prioritate;

(c) la cererea Comisiei, a unui Stat membru sau a Agenției, Comitetul poate decide, în conformitate cu procedura menționată în articolul 21 (2), elaborarea unui STI pentru un subiect adițional în ceea ce privește un subsistem menționat în anexa II.

2. Comisia, în concordanță cu procedura menționată în articolul 21(2), elaborează un program care respectă ordinea de prioritate la care se face referire în paragraful 1 precum și alte sarcini din prezenta directivă.

STI menționate în primul program de lucru cuprins în paragraful 1(a), sunt elaborate cel mai târziu până la 20 aprilie 2004.

3. Programul de lucru trebuie să conțină următoarele etape:

(a) dezvoltarea, pe bazele unui proiect stabilit de Agenție a unei structuri reprezentative a sistemului feroviar convențional, având la bază lista subsistemelor (Anexa II), care va garanta coerența dintre STI. Această structură trebuie să includă elementele constitutive ale acestui sistem și interfețele lor și să acționeze ca o rețea de referință pentru a defini aria de utilizare a fiecărui STI;

(b) adoptarea unei structuri model pentru punerea la punct a STI;

(c) adoptarea unei metodologii de analiză cost-beneficiu a soluțiilor menționate în STI;

(d) adoptarea de mandate necesare pentru elaborare STI;

(e) adoptarea de programe pentru proiectele de standardizare;

(f) aprobarea de programe pentru proiecte de standardizare;

(g) managementul perioadei de tranziție între data de intrare în vigoare a Directivei 2004/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 care modifică Directiva Consiliului 96/48/CE referitoare la interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și Directiva 2001/16/CE referitoare la

interoperabilitatea sistemului feroviar convențional transeuropean și publicarea de STI, inclusiv adoptarea sistemului de referință menționat în articolul 25.”

16) La Articolul 24 paragraful 2 se înlocuiește cu:

“2. O copie a acestor registre este transmisă Statelor membre respective și Agenției și este pusă la dispoziție părților interesate pentru consultare, mai ales profesioniștilor din domeniu.”

17) La Articolul 25 paragraful 1 se înlocuiește cu:

“1. Agenția pune la punct, în concordanță cu articolele 3 și 12 ale Reglementării (CE) nr. 881/2004, pe baza informațiilor notificate de Statele membre în cadrul articolului 16(3), atât documente tehnice profesionale cât și texte ale acordurilor internaționale corespunzătoare, un proiect de sistem de referință al regulilor tehnice care să asigure gradul de interoperabilitate al liniilor și materialului rulant la care domeniul de aplicare al prezentei directive va fi înțeles conform articolului 1(3). Comisia, urmând procedura menționată în articolul 21(2), examinează acest proiect și decide dacă poate constitui un sistem de referință până la adoptarea STI.”

18) Anexa I se înlocuiește cu textul din Anexa III din această directivă.

19) La anexa III se adaugă următorul punct:

“2.4.4. Control

Trenurile trebuie să fie echipate cu un aparat de înregistrare. Datele colectate de aparat și prelucrarea informațiilor trebuie armonizate.”

20) La anexa II punctul 2, se adaugă următorul subparagraf:

“În particular, organismul și personalul însărcinat cu verificarea trebuie să fie independente funcțional de autoritățile desemnate să elibereze autorizațiile de punere în funcțiune în cadrul acestei directive, licențele în cadrul Directivei Consiliului 95/18/CE din 19 iunie 1995 referitoare la licențele întreprinderilor feroviare și certificatele de siguranță, în cadrul Directivei 2004/49/CE, cât și de entitățile însărcinate cu investigarea în caz de accidente.”

21) Anexa VIII se suprimă.

Articolul 3

Comisia ia toate măsurile necesare pentru a se sigura că aplicarea acestei directive păstrează pe cât posibil lucrările de punere la punct a STI deja mandatate în cadrul Directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE și se asigură că proiectele care sunt într-un stadiu avansat de elaborare nu sunt afectate când directiva intră în vigoare.

Articolul 4

Pentru a se conforma cu această directivă, Statele membre pun în vigoare dispozițiile legislative, reglementările și prevederile administrative necesare înainte de 30 aprilie 2006. Ele informează imediat Comisia.

Când Statele membre adoptă aceste dispoziții, acestea conțin o referință la prezenta directivă sau sunt însoțite de o referință până la publicarea lor oficială. Modalitățile de a face asemenea referințe trebuie să fie menționate de Statele membre.

Articolul 5

Această directivă intră în vigoare în ziua publicării ei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Articolul 6

Această directivă se adresează Statelor membre.

Întocmită la Strasbourg, 29 aprilie 2004.

Din partea Parlamentului European
Președinte
P.COX

Din partea Consiliului
Președinte
M.Mc. DOWELL

SISTEMUL FERROVIAR TRANSEUROPEAN DE MARE VITEZĂ

1. INFRASTRUCTURA

Infrastructurile sistemului feroviar transeuropean de mare viteză sunt acele linii din rețeaua transeuropeană de transport identificate în decizia nr.1692/96/CE a Parlamentului european și a Consiliului din 23 iulie 1996 referitoare la orientările comunitare privind dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, sau cuprinse în toate actualizările deciziei de mai sus, așa cum rezultă din revizia prevăzută în articolul 21 al acestei decizii.

Liniile de mare viteză cuprind :

- linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze egale sau mai mari de 250 km/oră ;
- linii special amenajate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de 200 km/oră ;
- linii special amenajate pentru mare viteză cu caracter specific în sensul constrângerilor topografice, de relief sau de mediu urban, a căror viteză trebuie să fie adaptată de la caz la caz.

Aceste infrastructuri cuprind sistemele de gestiune trafic, de localizare și de circulație : instalații tehnice de prelucrare a datelor și telecomunicații prevăzute pentru transportul călătorilor pe aceste linii în scopul garantării unei exploatare sigure și armonioase a rețelei și unei gestionări eficiente a traficului.

2. MATERIALUL RULANT

Materialul rulant la care se referă această directivă cuprinde trenurile destinate să circule :

- fie pe liniile special construite pentru mare viteză, cu o viteză de cel puțin 250 km/oră, permițând, în anumite condiții, atingerea unor viteze ce depășesc 300 km/oră;
- fie pe liniile menționate la punctul 1, dacă este compatibil cu nivelul de performanță a acestor linii, la o viteză de ordinul a 200 km/oră.

3. COERENȚA SISTEMULUI FERROVIAR TRANSEUROPEAN DE MARE VITEZĂ

Calitatea transportului feroviar european necesită, printre altele, o excelentă coerență între caracteristicile infrastructurii (în sensul larg al termenului, adică să cuprindă părțile fixe care privesc toate subsistemele) și cele ale materialului rulant (inclusiv părțile îmbarcate care privesc toate subsistemele). De această coerență depind nivelurile de performanță, de siguranță, de calitate a serviciului și costul lor.”

SUBSISTEME

1. LISTA SUBSISTEMELOR

Pentru nevoile prezentei directive, sistemul care constituie sistemul feroviar transeuropean de mare viteză se subîmparte în subsistemele următoare astfel:

- (a) după natura structurii domeniului :
- infrastructură ;
 - energie ;
 - comandă-control și semnalizare ;
 - exploatarea și gestiunea traficului;
 - material rulant.
- (b) după natura activității :
- întreținere ;
 - aplicații telematice pentru serviciile “călători” și “marfă”.

2. ARIA DE ACOPERIRE

Pentru fiecare din subsisteme, lista aspectelor legate de interoperabilitate este indicată în mandatele încredințate Agenției pentru elaborarea proiectelor de STI.

Conform dispozițiilor din articolul 6(1), aceste mandate vor fi stabilite în conformitate cu procedura menționată în articolul 21(2).

Dacă este cazul, lista aspectelor legate de interoperabilitate, indicate în mandate, este precizată de Agenție în conformitate cu dispozițiile articolul 5(3)(c) “.

ANEXA III

“ANEXA I

SISTEMUL FERROVIAR TRANSEUROPEAN CONVENȚIONAL

1. INFRASTRUCTURA

Infrastructura sistemului feroviar transeuropean convențional va fi aceea a liniilor rețelelor transeuropene de transport identificate prin Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare a rețelei de transport transeuropean, sau cuprinse în toate actualizările rezultate ale reviziilor prevăzute în articolul 21 al acestei decizii.

Pentru nevoile prezentei directive, această rețea poate fi subdivizată după următoarele categorii:

- linii prevăzute pentru trafic „călători”;
- linii prevăzute pentru trafic mixt (călători și mărfuri);
- linii special construite sau amenajate pentru trafic „mărfuri”;
- noduri „călători”;
- noduri „marfă”, inclusiv terminalele intermodale;
- căi de racordare între elementele de mai sus.

Aceste infrastructuri cuprind sistemele de gestiune a traficului, de localizare și de circulație: instalații tehnice de prelucrare a datelor și de telecomunicații prevăzute pentru transportul de călători de lung parcurs și pentru transportul de mărfuri pe această rețea, în scopul unei exploatare sigure și armonioase a rețelei și a unei gestiuni eficiente a traficului.

2. MATERIALUL RULANT

Materialul rulant va cuprinde toate vehiculele apte să circule pe rețea, sau pe părți ale rețelei feroviare transeuropene convenționale, cum ar fi:

- ramele automotoare diesel sau electrice;
- locomotivele diesel sau electrice;
- vagoanele de călători;
- vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele destinate transportului camioanelor.

Este inclus și materialul de construcție și de întreținere a infrastructurilor feroviare mobile dar nu reprezintă o prioritate.

Fiecare din categoriile de mai sus se subdivide în:

- material rulant de folosință internațională;
- material rulant de folosință națională.

3. COERENȚA SISTEMULUI FEROVIAȘ TRANSEUROPEAN CONVENȚIONAL

Calitatea transportului feroviar european are nevoie, printre altele, de o coerență între caracteristicile infrastructurii (în sensul larg al termenului, adică cuprinde părțile fixe ale tuturor subsistemelor componente) și cele ale materialului rulant (inclusiv părțile îmbarcate ale tuturor subsistemelor componente).

De această coerență depind nivelurile de performanță, de siguranță, de calitate a serviciului și costul lor.

4. EXTINDEREA CÂMPULUI DE APLICARE

1. SUBCATEGORII DE LINII ȘI DE MATERIAL RULANT

În scopul garantării eficacității interoperabilității cu privire la costuri, la nevoie, pot fi introduse noi subcategorii pentru toate categoriile de linii și material rulant cuprinse în această anexă. Dacă este necesar, specificațiile funcționale și tehnice cuprinse în articolul 5(3), pot să difere după subcategorii.

2. GARANȚII ÎN MATERIE DE COSTURI

Analiza cost-beneficiu a măsurilor propuse, va ține cont și de elementele de mai jos:

- costul măsurii propuse;
- reducerea costurilor de capital datorită economiilor prevăzute și a unei mai bune utilizări a materialului rulant;
- reducerea cheltuielilor de investiții și a costurilor de întreținere/exploatare datorită concurenței crescute dintre firmele producătoare de material rulant feroviar și cele de întreținere;
- efectele benefice asupra mediului înconjurător datorită îmbunătățirilor tehnice ale sistemului feroviar;
- îmbunătățirea siguranței exploatarei.

Această evaluare va demonstra, printre altele, consecințele probabile asupra tuturor operatorilor și agenților economici implicați.