

**DIRECTIVA 2001/16/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 19 martie 2001
privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional
modificată și completată prin Directiva 2004/50/CE**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 156,

având în vedere propunerea Comisiei¹,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social²,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită în articolul 251 din tratat⁴,

întrucât:

- (1) pentru a permite cetățenilor Uniunii, operatorilor economici precum și autorităților regionale și locale să beneficieze pe deplin de avantajele care decurg din realizarea unui spațiu fără frontiere interne, este recomandabil, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale feroviare, precum și accesul la aceste rețele, prin punerea în aplicare a oricăror măsuri care se pot dovedi necesare în domeniul armonizării normelor tehnice, conform dispozițiilor articolului 155 din tratat;
- (2) Prin semnarea Protocolului adoptat la Kyoto la 12 decembrie 1997, Uniunea Europeană s-a angajat să reducă emisiile de gaze. Acest obiectiv necesită o echilibrare a diferitelor moduri de transport și, în consecință, o creștere a competitivității transportului feroviar;
- (3) Strategia Consiliului de integrare a mediului și a dezvoltării durabile în politica de transport a Comunității evidențiază necesitatea de a se acționa pentru reducerea impactului transportului asupra mediului;
- (4) Exploatarea comercială a trenurilor pe tot cuprinsul rețelei feroviare transeuropene necesită în special o compatibilitate excelentă între caracteristicile infrastructurii și cele ale materialului rulant, precum și o interconectare eficientă a sistemelor de informare și comunicare ale diferiților administratori și operatori de infrastructură. Nivelurile de performanță, siguranță, calitatea serviciilor și costurile depind de compatibilitatea și interconectarea ce se vor realiza îndeosebi prin interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional;
- (5) Pentru realizarea acestor obiective, o măsură inițială a fost adoptată de Consiliu la 23 iulie 1996, prin aprobarea Directivei 96/48/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză¹;

¹ JO C 89 E, 28.3.2000, p. 1.

² JO C 204, 18.7.2000, p. 13.

³ JO C 317, 6.11.2000, p. 22.

⁴ Avizul Parlamentului European din 17 mai 2000 (JO C 59, 23.2.2001, p. 106), Poziția comună a Consiliului din 10 noiembrie 2000 (JO C 23, 24.1.2001, p. 15) și Decizia Parlamentului European din 13 februarie 2001.

- (6) În Cartea albă intitulată „O strategie pentru revitalizarea căilor ferate comunitare” din 1996, Comisia a anunțat o a doua măsură în sectorul căilor ferate convenționale și a comandat un studiu privind integrarea sistemelor feroviare naționale, ale cărui rezultate au fost publicate în mai 1998, cu recomandarea de adoptare a unei directive bazate pe abordarea din sectorul de mare viteză. Acest studiu a recomandat, de asemenea, să nu se abordeze simultan toate obstacolele din calea interoperabilității, ci problemele să fie mai degrabă rezolvate treptat, conform unei ordini a priorităților bazate pe raportul cost-beneficii pentru fiecare măsură propusă. În acest studiu, armonizarea procedurilor și normelor aflate în uz și interconectarea sistemelor de informare și comunicare s-au dovedit a fi mai eficiente decât măsurile referitoare, de exemplu la gabaritul de încărcare;
- (7) Raportul Comisiei privind „Integrarea sistemelor feroviare convenționale” recomandă adoptarea acestei directive și clarifică asemănările și principalele diferențe față de Directiva 96/48/CE. Principalele diferențe constau în adaptarea sferei geografice de aplicare, în extinderea sferei tehnice de aplicare, pentru a ține seama de rezultatele studiului menționat, precum și în adoptarea unei abordări graduale pentru a depăși obstacolele din calea interoperabilității sistemelor feroviare, care include stabilirea unei ordini de priorități și a unui calendar de elaborare a acesteia;
- (8) Ținând seama de această abordare graduală și prin urmare de timpul necesar pentru adoptarea tuturor specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI), ar trebui adoptate măsuri pentru a evita o situație în care statele membre să adopte noi reglementări naționale, ori să inițieze proiecte care să mărească eterogenitatea sistemului actual;
- (9) Adoptarea unei abordări graduale respectă nevoile speciale ale obiectivului: interoperabilitatea sistemelor feroviare convenționale, care se caracterizează prin material și infrastructuri naționale învechite, care necesită investiții mari pentru adaptare și înnoire, o atenție specială trebuie avută în vedere pentru a nu penaliza economic căile ferate, în raport cu alte moduri de transport;
- (10) În Rezoluția sa din 10 martie 1999 privind pachetul de măsuri în sectorul feroviar, Parlamentul a solicitat ca deschiderea progresivă a sectorului feroviar să se realizeze în același timp cu adoptarea măsurilor de armonizare tehnică, cât mai repede și mai eficace posibil;
- (11) Reuniunea Consiliului din 6 octombrie 1999 a solicitat Comisiei să propună o strategie de îmbunătățire a interoperabilității transportului feroviar și de reducere a strangulărilor, pentru eliminarea fără întârziere a obstacolelor tehnice, administrative și economice din calea interoperabilității rețelelor, garantând însă un nivel ridicat de siguranță, precum și formarea și calificarea personalului;
- (12) În temeiul Directivei 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare², companiile feroviare trebuie să aibă un acces sporit la rețelele feroviare ale statelor membre, ceea ce la rândul său necesită interoperabilitatea infrastructurii, a echipamentului, a materialului rulant și a sistemelor de management și operare, incluzând aspectele privind calificarea personalului și condițiile de igienă și de siguranță la locul de muncă, necesare pentru operarea și întreținerea subsistemelor în cauză și pentru implementarea fiecărei STI. Cu toate acestea, această directivă nu-și propune, direct sau indirect, să armonizeze condițiile de muncă din sectorul feroviar;

¹ JO L 235, 17.9.1996, p. 6.

² JO L 237, 24.8.1991, p. 25.

- (13) Statele membre sunt răspunzătoare de asigurarea conformității cu normele sanitare, de siguranță și de protecție a consumatorilor care se aplică rețelelor de căi ferate în general, în cursul proiectării, construcției, dării în exploatare și operării căilor lor ferate;
- (14) Există diferențe majore între normele de drept intern și între normele și specificațiile tehnice interne care se aplică căilor ferate, deoarece acestea încorporează tehnologii care sunt specifice industriilor naționale și prescriu dimensiuni și dispozitive specifice, precum și unele caracteristici speciale. Această situație împiedică trenurile să circule fără impedimente pe tot cuprinsul rețelei Comunității;
- (15) În decursul anilor, această situație a generat legături foarte strânse între industriile feroviare naționale și căile ferate naționale, în detrimentul unei deschideri veritabile a piețelor. Pentru a-și spori competitivitatea lor la nivel mondial, aceste industrii necesită o piață europeană deschisă, competitivă;
- (16) De aceea este oportun să se definească cerințele esențiale pentru întreaga Comunitate, care să se aplice sistemului feroviar transeuropean convențional;
- (17) Având în vedere întinderea și complexitatea sistemului feroviar transeuropean convențional, s-a dovedit necesar, din motive practice, ca acesta să fie divizat în subsisteme. Pentru fiecare din aceste subsisteme trebuie specificate cerințele esențiale și trebuie determinate specificațiile tehnice pentru întreaga Comunitate, îndeosebi cele privind componentele și interfețele, astfel încât să fie respectate aceste cerințe esențiale;
- (18) Este important ca aplicarea dispozițiilor privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional să nu genereze bariere nejustificate din perspectiva raportului cost-beneficiu în păstrarea rețelei feroviare existente în fiecare stat membru, dar nu trebuie pierdut din vedere obiectivul interoperabilității;
- (19) Specificațiile tehnice de interoperabilitate au, de asemenea, un impact asupra condițiilor de utilizare a transportului feroviar de către beneficiari și, în consecință, este necesar să fie consultați beneficiarii asupra aspectelor care îi privesc;
- (20) Fiecare stat membru are posibilitatea de a nu aplica anumite specificații tehnice de interoperabilitate, în cazuri speciale, cu condiția să existe proceduri care să garanteze că aceste derogări sunt justificate. Articolul 155 din tratat reclamă ca activitățile întreprinse în Comunitate în domeniul interoperabilității să țină seama de viabilitatea economică potențială a proiectelor;
- (21) Este necesar ca elaborarea STI-urilor și aplicarea lor la sistemul feroviar convențional să nu împiedice inovația tehnologică, care ar trebui direcționată spre îmbunătățirea performanțelor economice;
- (22) Este necesar să se fructifice interoperabilitatea sistemului feroviar convențional, îndeosebi în cazul transportului de marfă, pentru a crea condițiile unei mai mari interoperabilități între tipurile de transport;
- (23) Pentru respectarea dispozițiilor corespunzătoare privind procedurile de achiziție din sectorul feroviar și în special Directivei 93/38/CEE¹, părțile contractante ar trebui să includă specificațiile

¹ Directiva 93/38/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind coordonarea procedurilor de achiziții în sectoarele apelor, energiei, transportului și telecomunicațiilor (JO L 199, 9.8.1993, p. 84), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 98/4/CE (JO L 101, 1.4.1998, p. 1).

tehnice în documentele generale sau în condițiile contractuale. În acest scop, este necesar să se elaboreze un corpus de specificații europene, care să servească drept referințe pentru aceste specificații tehnice;

- (24) Este în interesul Comisiei să se creeze un sistem internațional de standardizare capabil să genereze standardele care să fie realmente utilizate de cei implicați în comerțul internațional și care să satisfacă cerințele politicii comunitare. Prin urmare, organismele europene de standardizare trebuie să continue cooperarea lor cu organismele de standardizare internaționale;
- (25) Părțile contractante urmează să definească cerințele suplimentare necesare pentru completarea specificațiilor europene sau a altor standarde. Aceste specificații ar trebui să respecte cerințele esențiale care au fost armonizate la nivelul Comunității și pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar transeuropean convențional;
- (26) Procedurile care reglementează procedurile de evaluare a conformității sau a adecvării componentelor la utilizarea propusă ar trebui să aibă la bază utilizarea modulelor care fac obiectul Deciziei 93/465/CEE¹. În măsura în care este posibil și în scopul promovării dezvoltării industriale, este oportun să se elaboreze proceduri care să implice un sistem de asigurare a calității;
- (27) Conformitatea componentelor este legată în principal de domeniul lor de utilizare, pentru garantarea interoperabilității sistemului și nu doar de circulația lor liberă pe piața Comunității. Ar trebui evaluată adecvarea la utilizarea propusă a componentelor care au un rol decisiv din punct de vedere al siguranței, disponibilității sau economiei sistemului. De aceea nu este necesar ca fabricantul să aplice marcajul „CE” pe componentele care fac obiectul dispozițiilor prezentei directive. Pe baza evaluării conformității și/sau a adecvării pentru utilizare, declarația de conformitate a fabricantului ar trebui să fie suficientă;
- (28) Acest lucru nu influențează obligația producătorilor de a aplica marcajul „CE” pe anumite componente, pentru a certifica conformitatea componentelor cu alte dispoziții ale Comunității care se referă la ele;
- (29) Subsistemele care constituie sistemul feroviar transeuropean convențional ar trebui supuse unei proceduri de verificare. Această verificare trebuie să permită autorităților care au răspunderea de a autoriza darea lor în exploatare să fie sigure că în etapele de proiectare, construcție și dare în exploatare, rezultatele concordă cu reglementările și normele tehnice, precum și cu operaționale în vigoare. Ea trebuie, de asemenea, să permită producătorilor să fie încrezători în faptul că vor fi tratați la fel în oricare țară. Prin urmare, este necesar să se formuleze un modul care să definească principiile și condițiile ce se aplică la verificarea „CE” a subsistemelor;
- (30) Procedura de verificare „CE” ar trebui să se bazeze pe STI-uri. Aceste STI-uri fac obiectul dispozițiilor articolului 18 din Directiva 93/38/CEE. Organismele notificate responsabile de examinarea procedurilor de evaluare a conformității și a adecvării la utilizare a componentelor, împreună cu procedura de evaluare a subsistemelor, trebuie să-și coordoneze deciziile cât mai atent posibil, îndeosebi în absența specificațiilor europene;
- (31) Aceste STI-uri sunt elaborate, din dispoziția Comisiei, de către un organism comun reprezentând administratorii de infrastructură, companiile feroviare și industria. Reprezentanții țărilor care nu sunt

¹ Decizia 93/465/CEE a Consiliului din 22 iulie 1993 referitoare la modulele pentru diferitele faze ale procedurilor de evaluare a conformității și normele de aplicare și utilizare a marcajelor de conformitate CE, care se intenționează a fi folosite la directivele de armonizare tehnică (JO L 220, 30.8.1993, p. 23).

membre ale UE, în special cei ai țărilor candidate, pot fi autorizați de la început să participe ca observatori la adunările organismului reprezentativ comun;

- (32) Directiva 91/440/CEE impune o separare a activităților, din punct de vedere contabil, între operarea serviciilor de transport și managementul infrastructurii căilor ferate. În acest caz, serviciile specializate furnizate de administratorii infrastructurii feroviare desemnați ca organisme notificate ar trebui structurate astfel încât să respecte criteriile ce trebuie să se aplice acestui tip de organisme. Pot fi notificate și alte organisme specializate, dacă respectă aceleași criterii;
- (33) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a acestei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 99/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitare competențelor executive atribuite Comisiei¹.
- (34) Interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional este realizată la nivelul întregii Comunități. Nici un stat membru nu poate adopta individual măsurile necesare pentru realizarea acestei interoperabilități. Conform principiului subsidiarității, obiectivele acțiunii propuse nu pot fi realizate în suficientă măsură de către statele membre și, având în vedere proporțiile sau efectele acestei acțiuni, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Articolul 1

(1) Prezenta directivă prevede stabilirea condițiilor care trebuie îndeplinite pentru realizarea, pe teritoriul comunitar, a interoperabilității sistemului feroviar transeuropean convențional, astfel cum este acesta descris în anexa I. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, darea în exploatare, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem date în exploatare după data intrării în vigoare a prezentei directive, 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 ducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită:

- (a) să faciliteze, să perfecționeze și să dezvolte serviciile de transport feroviar internațional, în cadrul Uniunii Europene și cu țări terțe;
- (b) să contribuie la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, îmbunătățirea și exploatarea sistemului feroviar transeuropean convențional;
- (c) să contribuie la interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional.

(3) Domeniul de aplicare al prezentei directive este extins treptat la întreg sistemul feroviar convențional, inclusiv accesul pe calea ferată la terminale și principalele instalații portuare care deservește sau pot deservi mai mulți utilizatori, cu excepția infrastructurii și materialului rulant rezervate unei utilizări strict

¹ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

locale, istorice sau turistice sau a infrastructurii care este izolată din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar, și fără a aduce atingere derogărilor de la aplicarea STI-urilor menționate la articolul 7.

Prezenta directivă se aplică părților de rețea care nu intră încă sub incidența alineatului (1) numai de la data intrării în vigoare a STI-urilor corespunzătoare care urmează să fie adoptate în conformitate cu procedura descrisă mai jos și pentru domeniile de aplicare stabilite de acestea.

Comisia adoptă, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2), până la 1 ianuarie 2006, un program de lucru care are drept scop elaborarea unor noi STI-uri și/sau revizuirea STI-urilor deja adoptate, pentru a include liniile și materialul rulant care nu au fost încă incluse.

Acest program de lucru va indica un prim grup de noi STI-uri și/sau modificări aduse STI-urilor care urmează să fie realizat până în ianuarie 2009, fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 5 alineatul (5) în privința posibilității de prevedere a unor cazuri specifice și fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 7, care prevede derogări în situații speciale. Subiectele care urmează să fie cuprinse în STI-uri se aleg în funcție de raportul cost-eficiență prevăzut pentru fiecare măsură propusă și de principiul proporționalității măsurilor luate la nivel comunitar. În acest scop, trebuie să țină seama în mod adecvat de dispozițiile din anexa I punctul 4 și de echilibrul necesar între obiectivele legate de circulația neîntreruptă a trenurilor și armonizarea tehnică, pe de o parte, și nivelul transeuropean, național, regional sau local al traficului luat în considerare, pe de altă parte.

După realizarea primului grup de STI-uri, identificarea priorităților pentru realizarea noilor STI-uri sau revizuirea STI-urilor existente vor fi adoptate conform procedurii menționate la articolul 21 alineatul (2).

Un stat membru poate să nu aplice prezentul alineat în cazul proiectelor aflate într-un stadiu avansat de elaborare sau care fac obiectul unui contract în curs de derulare în momentul publicării grupului de STI-uri relevante.

Articolul 2

În sensul acestei directive:

- (a) „sistemul feroviar transeuropean convențional” înseamnă structura descrisă în anexa I, compusă din liniile și instalațiile fixe ale rețelei transeuropene de transport, construite sau adaptate pentru transportul feroviar convențional și transportul feroviar combinat, plus materialul rulant destinat deplasării pe această infrastructură;
- (b) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea sistemului feroviar transeuropean convențional de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță pentru aceste linii. Această capacitate se bazează pe toate condițiile tehnice, operaționale și de reglementare care trebuie îndeplinite pentru a respecta cerințele esențiale;
- (c) „subsisteme” înseamnă rezultatul divizării sistemului feroviar transeuropean convențional, așa cum se prezintă în anexa II. Aceste subsisteme, pentru care trebuie formulate cerințele esențiale, sunt structurale și funcționale;
- (d) „componentele interoperabilității” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul incorporat sau care se intenționează a fi incorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional. Conceptul de „componentă” se referă atât la obiecte tangibile, cât și la obiecte intangibile, cum ar fi programele de calculator;

- (e) „cerințele esențiale” înseamnă toate condițiile precizate în anexa III, care trebuie îndeplinite de sistemul feroviar transeuropean convențional, de subsistemele și de componentele interoperabilității, inclusiv interfețele;
- (f) „specificație europeană” înseamnă o specificație tehnică comună, o aprobare tehnică europeană sau un standard național care transpune un standard european, așa cum este definit la articolul 1 punctele (8)-(12) din Directiva 93/38/CEE;
- (g) „specificații tehnice de interoperabilitate”, denumite în continuare STI-uri, înseamnă specificațiile pe care trebuie să le respecte fiecare subsistem sau parte de subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional;
- (h) ~~„organism reprezentativ comun” (ORC) înseamnă organismul care reunește reprezentanți ai administratorilor de infrastructură, ai companiilor și industriei feroviare și care este responsabil de elaborarea STI-urilor. „Administratori de infrastructură” sunt persoanele menționate la articolele 3 și 7 din Directiva 91/440/CEE;~~
- (i) „organisme notificate” înseamnă organismele care sunt responsabile de evaluarea conformității sau capacității de utilizare a componentelor interoperabilității, sau de stabilire a procedurii „CE” de verificare a subsistemelor;
- (j) „parametri de bază” înseamnă orice condiție tehnică, operațională sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care trebuie să facă obiectul unei decizii în conformitate cu procedura formulată în articolul 21 alineatul (2) înainte ca organismul reprezentativ comun să elaboreze proiecte de STI-uri;
- (k) „caz special” înseamnă orice parte a sistemului feroviar transeuropean convențional 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, materialul rulant, destinat doar utilizării locale, regionale sau istorice, precum și materialul rulant provenit din țări sau destinat acestora, atâta timp cât acesta nu trece frontiera dintre două state membre;
- (l) „modernizare” înseamnă orice lucrare de modificare majoră a unui subsistem sau a unei părți de subsistem care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;
- (m) „reînnoire” înseamnă orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți de subsistem care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;
- (n) „sistem feroviar existent” înseamnă structura compusă din liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar existent, plus materialul rulant de toate categoriile și originile care se deplasează pe această infrastructură;
- (o) „înlocuire în cadrul întreținerii” înseamnă orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau corective;
- (p) „dare în exploatare” înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem este adus în starea de funcționare nominală.

Articolul 3

(1) Prezenta directivă se aplică, pentru fiecare subsistem, dispozițiilor referitoare la componentele interoperabilității, la interfețe și proceduri, precum și la condițiile compatibilității globale a sistemului feroviar transeuropean convențional, necesare pentru realizarea interoperabilității sale.

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

Articolul 4

(1) Sistemul feroviar transeuropean convențional, subsistemele și componentele interoperabilității, inclusiv interfețele, sunt conforme exigențelor în domeniu.

(2) Specificațiile tehnice suplimentare menționate la articolul 18 alineatul (4) din Directiva 93/38/CEE, necesare pentru completarea specificațiilor europene sau celelalte norme aplicate la nivel comunitar, nu trebuie să contravină exigențelor esențiale.

CAPITOLUL II

Specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI)

Articolul 5

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

(2) Subsistemele trebuie să corespundă cu STI-urile; această concordanță este menținută în permanență pe durata utilizării subsistemului.

(3) În măsura în care este necesar și pentru realizarea obiectivelor menționate la articolul 1, fiecare STI:

(a) indică domeniul său de aplicare (partea de rețea sau material rulant, menționate în anexa I; subsistemul sau partea de subsistem, menționate în anexa II);

(b) formulează cerințele esențiale pentru fiecare subsistem în cauză și pentru interfețele sale în raport cu alte subsisteme;

(c) stabilește specificațiile funcționale și tehnice cărora trebuie să le corespundă subsistemul și interfețele sale în raport cu alte subsisteme. Dacă este necesar, aceste specificații pot să difere, în funcție de utilizarea subsistemului, de exemplu în funcție de categoriile de linii, noduri și/sau material rulant prevăzute în anexa 1;

- (d) precizează componentele interoperabilității și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv standardelor europene, necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar transeuropean convențional;
- (e) indică, în fiecare caz avut în vedere, procedurile care urmează să fie utilizate pentru evaluarea conformității sau adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, pe de o parte, sau verificarea „CE” a subsistemelor, pe de altă parte. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în Decizia 93/465/CEE;
- (f) indică strategia de aplicare a STI. Trebuie precizate îndeosebi etapele care trebuie parcurse pentru a se trece progresiv de la situația actuală la situația finală, în care s-a generalizat respectarea STI;
- (g) indică, pentru personalul interesat, 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;

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

(5) STI-urile mențin o coerență corespunzătoare cu sistemul feroviar actual din statele membre. În acest scop, cazuri speciale pot fi prevăzute la fiecare STI, atât în materie de infrastructură, cât și de material rulant; o atenție specială este acordată gabaritului, ecartamentului sau entraxei liniilor de cale ferată, precum și vagoanelor care circulă din/spre țări terțe. Pentru fiecare caz specific, STI-urile stipulează modalitățile de aplicare a elementelor din standard indicate la alineatul (3) literele (c) - (g).

(6) STI-urile nu constituie un impediment pentru statele membre în adoptarea unor decizii referitoare la utilizarea infrastructurilor pentru deplasarea materialului rulant care nu face obiectului STI-urilor.

(7) STI-urile pot face o trimitere explicită, identificată clar, la standarde sau specificații europene, în cazul în care acest lucru este strict necesar pentru realizarea obiectivelor prezentei directive. În astfel de cazuri, aceste standarde sau specificații europene (sau părțile lor avute în vedere) sunt considerate anexe la respectiva STI și devin obligatorii din momentul aplicării STI. În absența standardelor sau specificațiilor europene și până la realizarea lor, se poate face trimitere la alte documente normative identificate în mod clar; în astfel de cazuri, acestea vor fi documente care sunt ușor accesibile și de domeniu public.

Articolul 6

(1) Proiectele de STI-uri și modificările ulterioare aduse STI-urilor se elaborează în cadrul unui mandat acordat de Comisie în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2). Ele se elaborează sub responsabilitatea agenției, în conformitate cu articolele 3 și 12 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind Agenția)* și în cooperare cu grupurile de lucru menționate la articolele respective.

STI-urile se adoptă și se revizuiesc în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2). Acestea se publică de către Comisie în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(2) Agenția este însărcinată să pregătească revizuirea și actualizarea STI-urilor și să facă orice recomandare utilă comitetului menționat la articolul 21, pentru a lua în considerare evoluția tehnicii sau a cerințelor sociale.

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

Mai întâi, Agenția identifică parametrii fundamentali pentru STI-ul respectiv, precum și interfețele cu celelalte subsisteme și oricare alte caz specific necesar. Pentru fiecare dintre acești parametri și interfețe, se prezintă cele mai avantajoase soluții alternative, însoțite de justificări tehnice și economice. Se ia o decizie în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2); după caz, se menționează cazuri speciale.

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

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

(5) Comitetul prevăzut la articolul 21 este informat cu regularitate în legătură cu lucrările de elaborare a STI-urilor. Pe perioada acestor lucrări, comitetul poate formula orice termeni de referință sau orice recomandări utile privind conceperea STI-urilor și analiza costuri-beneficii. În special, comitetul poate solicita, la cererea unui stat membru, să se examineze unele soluții alternative, iar evaluarea costurilor și beneficiilor acestor soluții alternative să fie menționată în raportul anexat la proiectul de STI.

(6) La adoptarea fiecărei STI, data intrării în vigoare a respectivei STI se stabilește în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2). În cazul în care trebuie date în exploatare simultan subsisteme diferite, din motive de compatibilitate tehnică, datele intrării în vigoare a STI-urilor corespunzătoare trebuie să coincidă.

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

Lista asociațiilor și organismelor care trebuie consultate este stabilită sub forma sa definitivă de comitetul menționat la articolul 21 înainte de adoptarea mandatului de revizuire a STI-urilor și aceasta poate fi revizuită și actualizată la solicitarea unui stat membru sau a Comisiei.

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

În acest scop, partenerii sociali sunt consultați înainte de prezentarea proiectului de STI, spre adoptare sau revizuire, comitetului prevăzut la articolul 21.

Partenerii sociali sunt consultați în cadrul comitetului pentru dialog sectorial instituit în conformitate cu Decizia 98/500/CE a Comisiei**. Partenerii sociali își emit avizul în termen de trei luni.

Articolul 7

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

- (a) pentru un proiect de linie nouă, de reînnoire sau modernizare a unei linii existente sau pentru orice element menționat la articolul 1 alineatul (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care reprezintă obiectul unui contract în curs de executare atunci când se publică aceste STI-uri;
- (b) pentru orice proiect referitor la reînnoirea sau îmbunătățirea unei linii existente, atunci când gabaritul, ecartamentul, entraxa liniilor de cale ferată sau tensiunea de electrificare prevăzute în STI-uri nu sunt compatibile cu cele ale liniei existente;
- (c) pentru un proiect de linie nouă sau pentru proiectul de reînnoire ori îmbunătățire a unei linii existente, realizat pe teritoriul unui stat membru, atunci când rețeaua feroviară a statului respectiv se află într-o enclavă marină care o izolează de rețeaua feroviară comunitară;
- (d) pentru orice proiect de reînnoire, extindere sau reamenajare a unei linii existente, atunci când aplicarea acestor STI-uri compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau coerența sistemului feroviar dintr-un stat membru;
- (e) atunci când, în urma unui accident sau a unui dezastru natural, condițiile de refacere rapidă a rețelei nu permit, sub aspect economic sau tehnic, aplicarea parțială sau totală a STI-urilor corespunzătoare;
- (f) pentru vagoanele care circulă spre/din țări terțe unde ecartamentul liniilor de cale ferată diferă de ecartamentul rețelei feroviare principale a Comunității.

În toate cazurile, statul membru interesat notifică în prealabil Comisiei intenția sa de a deroga și trimite un dosar cu prezentarea STI-urilor sau părților de STI pe care nu dorește să le aplice, precum și a specificațiilor corespunzătoare pe care intenționează să le aplice. Comitetul prevăzut la articolul 21 analizează măsurile avute în vedere de statul membru. În cazurile de sub literele (b), (d) și (f), Comisia adoptă o decizie în conformitate cu procedura din articolul 21 alineatul (2). Dacă este necesar, se formulează o recomandare referitoare la specificațiile ce urmează a se aplica. Cu toate acestea, în cazul de sub litera (b), decizia Comisiei nu vizează gabaritul și ecartamentul.

CAPITOLUL III

Elemente constitutive de interoperabilitate

Articolul 8

Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru ca elementele constitutive de interoperabilitate:

- (a) să fie introduse pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar transeuropean convențional și respectă în același timp cerințele esențiale;

* JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

** JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

(b) să fie utilizate în domeniul lor de întrebuințare conform destinației, să fie instalate și întreținute în mod corespunzător.

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

Articolul 9

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 transeuropean convențional, dacă acestea respectă directiva. În primul rând, ele nu pot impune verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația de conformitate CE și de adecvare pentru utilizare, ale cărei componente sunt prezentate în anexa IV.

Articolul 10

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

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

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

(4) ~~Statele membre publică trimerile la standardele naționale care transpun standarde europene.~~

(5) ~~În ce privește perioada anterioară publicării unei STI, în absența oricărei specificații europene și fără a aduce atingere articolului 20 alineatul (5), statele membre comunică celorlalte state membre și Comisiei o listă de standarde și specificații tehnice pe care le utilizează, în vederea aplicării cerințelor esențiale. Această notificare trebuie făcută până la 20 martie 2002.~~

(6) Atunci când o specificație europeană nu este încă disponibilă în momentul adoptării unui STI și respectarea specificației este o premisă esențială pentru garantarea interoperabilității, STI-ul se poate referi la cea mai avansată versiune disponibilă a proiectului de specificație europeană, care trebuie respectată sau care încorporează proiectul în totalitate sau parțial.

Articolul 11

Atunci când un stat membru sau Comisia consideră că specificațiile europene utilizate direct sau indirect pentru atingerea scopurilor prezentei directive nu îndeplinesc cerințele esențiale, se poate decide retragerea totală sau parțială a specificațiilor respective din publicațiile ce le conțin sau modificarea lor, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2), după consultări cu comitetul înființat în conformitate cu Directiva 98/34/CE¹.

Articolul 12

¹ Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unui procedeu de informare în domeniul standardelor și normelor tehnice, precum și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 204, 21.7.1998, p. 37), astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/48/CE (JO L 217, 5.8.1998, p. 18).

(1) Atunci când un stat membru constată că este puțin probabil ca unul din elementele constitutive de interoperabilitate aflată sub incidența mărcii „CE” de conformitate, plasată pe piață, să respecte cerințele esențiale dacă i se dă utilizarea propusă, statul respectiv ia măsurile necesare pentru a interzice utilizarea acestei componente sau pentru a o retrage de pe piață. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la măsurile adoptate și motivează deciziile lor, precizând în special dacă lipsa conformității are drept cauză:

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

(2) Comisia consultă părțile interesate cât mai repede posibil. Atunci când, în urma consultării, Comisia stabilește că măsura este justificată, ea informează de îndată statul membru care a avut inițiativa, precum și toate celelalte state membre cu privire la aceasta. Atunci când, după consultare, Comisia stabilește că măsura este nejustificată, ea informează de îndată statul membru care a avut inițiativa, pe fabricant sau reprezentantul său autorizat din cadrul Comunității. Atunci când decizia menționată în alineatul (1) este justificată prin existența unei lacune în specificațiile europene, se aplică procedura definită în articolul 11.

(3) Atunci când o componentă a interoperabilității care poartă declarația de conformitate “CE” nu se conformează, statul membru competent adoptă măsuri adecvate împotriva celor implicați în eliberarea declarației și informează Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

(4) Comisia trebuie să se asigure că statele membre sunt în permanență informate asupra derulării și rezultatelor acelei proceduri.

Articolul 13

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

(2) Evaluarea conformității sau de adecvare la utilizare pentru o componentă a interoperabilității se efectuează de organismul notificat căruia fabricantul sau reprezentantul său autorizat din cadrul Comunității i-au prezentat solicitarea de evaluare.

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

(4) Atunci când fabricantul sau reprezentantul său autorizat din cadrul Comunității nu și-a onorat obligațiile conform dispozițiilor alineatelor (1), (2) și (3), aceste obligații revin oricărei persoane care introduce pe piață componente de interoperabilitate. Aceleași obligații se aplică oricărei persoane care assemblează componente de interoperabilitate sau părți ale acestora având diverse origini, precum și celor care produc componente de interoperabilitate pentru uz propriu, conform obiectivelor acestei directive.

(5) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 12:

- (a) în fiecare caz în care un stat membru constată că declarația de conformitate „CE” a fost eliberată în mod necorespunzător, fabricantului sau reprezentantului său autorizat din cadrul Comunității i se solicită să adapteze componenta de interoperabilitate la o stare de conformitate și să nu mai încalce normele, în condițiile formulate de statul membru;
- (b) atunci când lipsa de conformitate persistă, statul membru adoptă toate măsurile adecvate pentru a restrânge sau a interzice introducerea pe piață a componentei de interoperabilitate în cauză, ori pentru a se asigura că aceasta este retrasă de pe piață în conformitate cu procedurile prevăzute în articolul 12.

CAPITOLUL IV

Subsisteme

Articolul 14

(1) Fiecare stat membru autorizează punerea în funcțiune a acelor subsisteme structurale constituind sistemul feroviar transeuropean convențional 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 transeuropean convențional să respecte cerințele esențiale privitoare la ele. În special, statele membre verifică dacă subsistemele sunt compatibile cu sistemul în care ele urmează a se integra.

(2) Fiecare stat membru verifică la punerea în funcțiune și, ulterior, periodic, dacă aceste subsisteme sunt exploatate și întreținute în conformitate cu exigențele esențiale care le sunt impuse.

În acest scop, se utilizează procedurile de evaluare și verificare prevăzute în STI-urile structurale și funcționale respective.

(3) În cazul unei reînnoiri sau modernizării, administratorul infrastructurii sau întreprinderea feroviară transmite statului membru respectiv un dosar care descrie proiectul. Statul membru examinează acest dosar și, ținând seama de strategia de punere în aplicare indicată în STI aplicabilă, decide dacă amplexarea lucrărilor face necesară o nouă autorizare de punere în funcțiune în sensul prezentei directive.

O asemenea nouă autorizare de punere în funcțiune este necesară ori de câte ori siguranța generală a subsistemului respectiv ar putea fi afectată de lucrările avute în vedere. În cazul în care este necesară o nouă autorizare, statul membru decide în ce măsură STI-urile trebuie aplicate proiectului. Statul membru notifică decizia sa Comisiei și celorlalte state membre.

(4) Atunci când statele membre autorizează darea în exploatare a materialului rulant, ele răspund de luarea măsurilor necesare pentru ca fiecărui vehicul să-i fie atribuit un cod de identificare alfanumeric. Acest cod trebuie marcat pe fiecare vehicul și trebuie înregistrat într-un registru național al vehiculelor care să îndeplinească următoarele criterii:

(a) registrul respectă specificațiile comune definite la alineatul (5);

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

(c) registrul este accesibil autorităților de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 21 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară)*; de asemenea, el este accesibil,

ca urmare a unei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la articolul 30 din 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**, Agenției, întreprinderilor feroviare și administratorilor infrastructurii.

În cazul materialului rulant dat în exploatare pentru prima dată într-o țară terță, statele membre pot accepta vehicule clar identificate, în conformitate cu un sistem de codificare diferit. Cu toate acestea, odată ce un stat membru a autorizat darea în exploatare a unor astfel de vehicule pe teritoriul său, trebuie să existe posibilitatea de a regăsi datele corespunzătoare, menționate la alineatul (5) literele (c), (d) și (e), prin intermediul registrului.

(5) Specificațiile comune în ceea ce privește registrul se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 21 alineatul (2), pe baza proiectelor de specificații elaborate de Agenție. Aceste proiecte de specificații includ: conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și de consultare a datelor. Registrul conține cel puțin următoarele informații:

- (a) trimiteri la declarația „CE” de verificare și la organismul emitent;
- (b) trimiteri la registrul de material rulant menționat la articolul 24;
- (c) identificarea proprietarului vehiculului sau a concesionarului acestuia;
- (d) orice restricție în privința modului în care poate fi utilizat vehiculul;
- (e) date esențiale în privința siguranței, legate de programarea întreținerii vehiculului.

Articolul 15

Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 19, statele membre, prevalându-se de această directivă, nu pot, pe teritoriul lor, să interzică, să limiteze ori să împiedice construcția, punerea în funcțiune și exploatarea subsistemelor structurale ce constituie sistemul feroviar transeuropean convențional, care respectă cerințele esențiale. În special, statele membre nu pot solicita verificări care au fost deja efectuate ca parte a procedurii de acordare a declarației „CE” de verificare, ale cărei componente sunt prezentate în anexa V.

Articolul 16

(1) Statele membre consideră ca fiind interoperabile și îndeplinind cerințele esențiale privitoare la ele acele subsisteme structurale ce constituie sistemul feroviar transeuropean convențional și care fac obiectul unei declarații “CE” de verificare.

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

(3) În absența STI-urilor, inclusiv în cazurile în care s-a notificat o derogare, în temeiul articolului 7, statele membre comunică celorlalte state membre și Comisiei, pentru fiecare subsistem, o listă a normelor tehnice utilizate pentru punerea în aplicare a cerințelor esențiale. Aceasta se notifică până la 30 aprilie

* JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

** JO L 75, 15.3.2001, p. 29, astfel cum a fost modificată prin Decizia 2002/844/CE a Comisiei (JO L 289, 26.10.2002, p. 30)

2005, iar ulterior de fiecare dată când se modifică lista normelor tehnice. Cu această ocazie, statele membre desemnează și organismele responsabile pentru efectuarea, în cazul acestor norme tehnice, a procedurii de verificare menționate la articolul 18.

Articolul 17

Atunci când devine evident că STI-urile nu respectă în întregime cerințele esențiale, Comitetul menționat la articolul 21 poate fi consultat, la solicitarea unui stat membru sau la inițiativa Comisiei.

Într-un astfel de caz, STI-urile se revizuiesc în conformitate cu articolul 6 alineatul (2). În cazul în care anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, ele sunt identificate în mod clar într-o anexă la STI. În privința acestor aspecte se aplică articolul 16 alineatul (3).

Articolul 18

(1) Pentru a obține declarația de verificare „CE”, unitatea contractantă sau reprezentantul său oficial solicită organismului notificat selectat în acest scop să aplice procedura de verificare „CE”, prezentată în anexa VI.

(2) Obligația organismului notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem începe din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea punerii în funcțiune a subsistemului. Acest organism verifică și interfețele subsistemului în cauză în raport cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI-ul relevant și în registrele prevăzute la articolul 24.

(3) Organismul notificat este responsabil de redactarea dosarului tehnic ce urmează să însoțească declarația de verificare „CE”. Acest dosar tehnic trebuie să conțină toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului și toate documentele care atestă conformitatea componentelor interoperabilității, atunci când este cazul. Dosarul ar trebui să conțină, de asemenea, toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiunile privitoare la păstrare, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere.

Articolul 19

(1) Atunci când un stat membru constată că un subsistem structural, care face obiectul unei declarații de verificare „CE” însoțită de dosarul tehnic, nu concordă în totalitate cu această directivă și mai cu seamă nu respectă cerințele esențiale, statul poate să solicite efectuarea unor verificări suplimentare.

(2) Statul membru care face solicitarea informează de îndată Comisia cu privire la orice verificări suplimentare cerute și prezintă argumentele doveditoare în acest sens. Comisia inițiază fără întârziere procedura prevăzută în articolul 21 alineatul (2).

CAPITOLUL V

Organismele notificate

Articolul 20

(1) Statele membre informează Comisia și celelalte state membre cu privire la organismele responsabile pentru îndeplinirea procedurii de evaluare a conformității sau adecvării pentru utilizare menționate în articolul 13 și a procedurii de verificare menționate în articolul 18, indicând pentru fiecare organism

domeniul de responsabilitate și numerele de identificare obținute în avans de la Comisie. Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* lista organismelor, numerele lor de identificare și domeniile lor de responsabilitate și menține lista actualizată.

(2) Statele membre aplică criteriile prevăzute în anexa VII pentru evaluarea organismelor în vederea notificării. Organismele care îndeplinesc criteriile de evaluare prevăzute în standardele europene relevante sunt considerate ca îndeplinind și criteriile menționate.

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

(4) Dacă un stat membru sau Comisia consideră că un organism notificat de un alt stat membru nu îndeplinește criteriile relevante, problema este prezentată Comitetului prevăzut la articolul 21, care își exprimă opinia în decurs de trei luni. Pe baza opiniei Comitetului, Comisia informează statul membru în cauză asupra oricăror modificări ce sunt necesare pentru ca organismul notificat să-și păstreze statutul ce i-a fost conferit.

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

Comisia și observatorii informează comitetul menționat la articolul 21 în legătură cu activitatea desfășurată în cadrul grupului de coordonare. Comisia propune, după caz, măsurile necesare pentru rezolvarea problemelor.

În cazul în care este necesar, coordonarea organismelor notificate se realizează în conformitate cu articolul 21.

CAPITOLUL VI

Comitetul și programul de lucru

Articolul 21

(1) Comisia este sprijinită de Comitetul înființat prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE (menționat în continuare drept “Comitetul”).

(2) Când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8 din aceasta.

Perioada prevăzută în articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se fixează la trei luni.

(3) Comitetul adoptă regulamentul său de procedură.

(4) În cazul în care este necesar, comitetul poate înființa grupuri de lucru care să-l ajute la efectuarea sarcinilor sale, în special în privința coordonării organismelor notificate.

Articolul 21a

Comisia poate prezenta comitetului orice problemă legată de punerea în aplicare a directivei. În cazul în care este necesar, Comisia adoptă o recomandare de punere în aplicare, în conformitate cu procedura menționată la articolul 21 alineatul (2).

Articolul 21b

Anexele II – VI pot fi modificate în conformitate cu procedura menționată la articolul 21 alineatul (2).

Articolul 22

Odată cu intrarea în vigoare a acestei directive, Comitetul poate discuta orice problemă referitoare la interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional, inclusiv chestiunile legate de interoperabilitatea între sistemul feroviar transeuropean convențional și sistemele feroviare ale terțelor țări.

Articolul 23

(1) Ordinea de prioritate pentru adoptarea STI-urilor este următoarea, fără a aduce atingere ordinii de adoptare a mandatelor prevăzute la articolul 6 alineatul (1):

- (a) primul grup de STI-uri se referă la control-comandă și semnalizare; aplicațiile telematice pentru serviciile de transport de marfă; exploatarea și managementul traficului (inclusiv calificările personalului pentru serviciile transfrontaliere conform criteriilor definite în anexele II și III); vagoane de marfă; noxele sonore aferente materialului rulant și infrastructurii. În privința materialului rulant, mai întâi va fi realizat cel destinat utilizării internaționale;
- (b) în afară de aceasta, se discută următoarele aspecte în funcție de resursele Comisiei și ale Agenției: aplicațiile telematice pentru serviciile de pasageri, întreținerea, acordându-se o atenție deosebită siguranței, vagoanele de pasageri, vehiculele de tracțiune și trenurile automotoare, infrastructura, energia și poluarea aerului. În privința materialului rulant, mai întâi va fi realizat cel destinat utilizării internaționale;
- (c) la solicitarea Comisiei, a unui stat membru sau a agenției, comitetul poate decide, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2), să elaboreze o STI pentru un subiect complementar, în măsura în care acesta se referă la un subsistem menționat în anexa II.

(2) Comisia, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2), elaborează un program de lucru, respectând ordinea de prioritate menționată la alineatul (1) și cea a altor sarcini care i-au fost încredințate prin prezenta directivă.

STI-urile menționate în primul program de lucru menționat în alineatul (1) litera (a) se elaborează până la 20 aprilie 2004.

(3) Programul de lucru constă în următoarele etape:

- (a) realizarea, pe baza unui proiect stabilit de Agenție, a unei arhitecturi reprezentative a sistemului feroviar convențional, bazată pe lista subsistemelor (anexa II), pentru a garanta caracterul unitar al STI-urilor. Această arhitectură trebuie să includă în special diferitele elemente constitutive ale sistemului și interfețele acestora și să servească drept cadru de referință pentru definirea domeniilor de utilizare ale fiecărei STI;

- (b) adoptarea unei structuri tip pentru realizarea STI-urilor;
- (c) adoptarea unei metodologii de analiză costuri-beneficii a soluțiilor stabilite în STI-uri;
- (d) adoptarea mandatelor necesare pentru elaborarea STI-urilor;
- (e) adoptarea parametrilor fundamentali pentru fiecare STI;
- (f) aprobarea proiectelor programelor de standardizare;
- (g) managementul perioadei de tranziție între data intrării în vigoare a Directivei 2004/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului 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* și publicarea STI-urilor, inclusiv adoptarea sistemului de referință menționat la articolul 25.

CAPITOLUL VII

Registrele de infrastructură și materialul rulant

Articolul 24

(1) Statele membre se asigură că registrele de infrastructură și material rulant sunt publicate și actualizate anual. Registrele indică principalele caracteristici ale fiecărui subsistem sau parte de subsistem (de exemplu parametrii de bază) și corelarea lor cu caracteristicile formulate în STI-urile aplicabile. În acest scop, fiecare STI indică în mod precis informațiile care trebuie incluse în registrele de infrastructură și material rulant.

(2) O copie a acestor registre este transmisă statelor membre respective și Agenției și este pusă la dispoziția părților interesate, inclusiv cel puțin profesioniștilor din sector, spre consultare.

CAPITOLUL VIII

Dispoziții tranzitorii

Articolul 25

(1) Agenția elaborează, în conformitate cu articolele 3 și 12 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004, pe baza informațiilor notificate de statele membre în conformitate cu articolul 16 alineatul (3), a documentelor tehnice ale profesiei și a textelor acordurilor internaționale pertinente, un proiect de sistem de referință al normelor tehnice care să asigure gradul actual de interoperabilitate al liniilor și al materialului rulant la care se va extinde domeniul de aplicare al prezentei directive în conformitate cu articolul 1 alineatul (3). În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2), Comisia examinează acest proiect și decide dacă el poate constitui un sistem de referință până la adoptarea STI-urilor.

(2) După adoptarea sistemului de referință menționat mai sus, statele membre informează Comitetul asupra intenției lor de adopta orice dispoziție de drept intern sau de a dezvolta pe teritoriul lor orice proiect care s-ar abate de la sistemul de referință.

* JO L 164, 30.4.2004, p. 114.

CAPITOLUL IX

Dispoziții finale

Articolul 26

Orice decizie adoptată în temeiul prezentei directive, referitoare la evaluarea conformității sau adecvării la utilizarea propusă a elementelor constitutive de interoperabilitate și la verificarea subsistemelor care constituie sistemul feroviar transeuropean convențional, precum și orice decizie adoptată conform articolelor 11, 12, 17 și 19 prezintă în detaliu motivele pe care se întemeiază. Decizia este comunicată cât mai curând posibil părții interesate, împreună cu indicarea căilor de atac existente în legislația în vigoare în statul interesat și a termenelor acordate pentru exercitarea lor.

Articolul 27

(1) Până la 20 aprilie 2003, Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, cu excepția dispozițiilor specifice fiecărei STI, care se aplică în conformitate cu modalitățile specifice fiecărei STI. Statele informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă astfel de măsuri, acestea conțin o trimitere la această directivă, ori sunt însoțite de o astfel de trimitere cu ocazia publicării lor oficială. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Articolul 28

La fiecare doi ani și pentru prima dată la 20 aprilie 2005, Comisia informează Parlamentul European și Consiliul cu privire la progresele înregistrate pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar transeuropean convențional. Această informare include și o analiză a cazurilor stabilite la articolul 7.

Organismul reprezentativ comun elaborează și actualizează periodic un instrument în măsură să asigure, la solicitarea unui stat membru sau a Comisiei, o diagramă a nivelului de interoperabilitate a sistemului feroviar transeuropean convențional. Acest instrument utilizează informațiile disponibile din registrele prevăzute la articolul 24.

Articolul 29

Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 30

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 19 martie 2001.

Pentru Parlamentul European
Președintele
N. FONTAINE

Pentru Consiliu
Președintele
A. LINDH

SISTEMUL FERVIAR TRANSEUROPEAN CONVENȚIONAL

1. INFRASTRUCTURA

Infrastructura sistemului feroviar transeuropean convențional este cea a liniilor rețelei transeuropene de transport identificate în Decizia 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport* sau a celor enumerate în orice actualizare a deciziei menționate anterior, ca urmare a revizuirii prevăzute la articolul 21 din decizia respectivă.

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

- linii destinate serviciilor de transport de călători;
- linii destinate traficului mixt (călători și mărfuri);
- linii special proiectate sau modernizate pentru servicii de transport de mărfuri;
- noduri „de călători”;
- noduri „de marfă”, inclusiv terminalele intermodale;
- liniile care fac legătura între componentele mai sus menționate.

Această infrastructură include sistemele de management al traficului, de poziționare și navigație: instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători de lung parcurs și transportului de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatare sigure și armonioase a rețelei, precum și a unui management eficient al traficului.

2. MATERIALUL RULANT

Materialul rulant cuprinde toate mijloacele adecvate deplasării pe întreaga rețea feroviară transeuropeană convențională sau pe o parte a acesteia, inclusiv:

- trenurile automotoare cu motoare termice sau electrice;
- vehiculele de tractare cu motoare termice sau electrice;
- vagoanele de călători;
- vagoanele de marfă, inclusiv materialul rulant conceput pentru transportul camioanelor.

Echipamentul mobil de construire și întreținere a infrastructurii feroviare este inclus, dar nu reprezintă o primă prioritate.

Fiecare din categoriile de mai sus se subîmparte în:

- material rulant pentru uz internațional;
- material rulant pentru uz național.

3. COMPATIBILITATEA SISTEMULUI FERROVIAR TRANSEUROPEAN CONVENȚIONAL

Calitatea serviciilor feroviare din Europa depinde, printre altele, de o compatibilitate excelentă între caracteristicile infrastructurii (în sensul larg al acestui termen, și anume părțile fixe ale tuturor subsistemelor implicate) și cele ale materialului rulant (inclusiv componentele de bord ale tuturor subsistemelor implicate). Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de această compatibilitate.

4. EXTINDEREA DOMENIULUI DE APLICARE

1. Subcategoriile de linii și material rulant

Pentru ca interoperabilitatea să devină eficientă din punct de vedere al costurilor, pot fi stabilite, după caz, noi subcategorii pentru toate categoriile de linii și de material rulant menționate în prezenta anexă. În cazul în care este necesar, specificațiile funcționale și tehnice menționate la articolul 5 alineatul (3) pot varia în funcție de subcategorie.

2. Garanții în materie de costuri

Analiza costuri-beneficii a măsurilor propuse va ține seama în special de:

- costul măsurii propuse,
- reducerea costurilor de capital și a taxelor datorită economiilor la scară și mai bune utilizări a materialului rulant,
 - reducerea cheltuielilor pentru investiții și a costurilor de întreținere/exploatare datorită concurenței sporite dintre firmele producătoare și firmele de întreținere,
 - efectele benefice asupra mediului, datorită îmbunătățirilor tehnice aduse sistemului feroviar,
 - îmbunătățirea siguranței în exploatare.

În afară de aceasta, această evaluare va indica consecințele probabile pentru toți operatorii și agenții economici în cauză.

* JO L 228, 9.9.1996, p. 1, astfel cum a fost modificată prin Decizia nr. 1346/2001/CE (JO L 185, 6.7.2001, p. 1).

SUBSISTEME

1. LISTA SUBSISTEMELOR

În sensul acestei directive, sistemul feroviar transeuropean convențional poate fi descompus în următoarele subsisteme:

(a) zone structurale:

- infrastructură;
- energie;
- control-comandă și semnalizare;
- operare și management al traficului;
- material rulant;

(b) zone operaționale:

- întreținere;
- aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă .

2. DESCRIEREA SUBSISTEMELOR

Pentru fiecare subsistem sau parte a unui subsistem, lista elementelor constitutive și a aspectelor privitoare la interoperabilitate este propusă de organismul reprezentativ comun în momentul elaborării proiectului de STI relevantă.

Fără a aduce atingere alegerii aspectelor și elementelor constitutive referitoare la interoperabilitate, precum și ordinii în care acestea urmează să facă obiectul STI-urilor, subsistemele includ îndeosebi:

2.1. Infrastructură:

Liniile ferate, echipamentele de cale, structurile de inginerie (poduri, tunele etc.), infrastructura asociată stațiilor (peroane, zone de acces, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă etc.), echipament de siguranță și de protecție.

2.2. Energie:

Sistemul de electrificare, liniile aeriene și dispozitivele de captare a curentului.

2.3. Control - comandă și semnalizare:

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

2.4. Operarea și gestionarea traficului:

Procedurile și echipamentul asociat care permit o operare coerentă a diferitelor subsisteme structurale, atât în cursul unei operări normale, cât și al unei operări deteriorate, incluzând în special conducerea trenurilor, planificarea și gestionarea traficului.

Calificările profesionale care pot fi solicitate pentru efectuarea serviciilor transfrontaliere.

2.5. Aplicații telematice:

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

- (a) aplicații pentru serviciile de călători, incluzând sistemele care oferă pasagerilor informații înaintea și în cursul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte tipuri de transport;
- (b) aplicații pentru servicii de transport de marfă, incluzând sistemele de informare (monitorizarea în timp real a mărfurilor și trenurilor), sistemele de selectare și de alocare, sistemele de rezervare, plată și facturare, gestionarea legăturilor cu alte tipuri de transport și eliberarea documentelor electronice de însoțire.

2.6. Material rulant:

Structură, sisteme de comandă și control pentru toate echipamentele trenurilor, unități de tracțiune și de transformare a energiei, frânare, mecanisme de cuplare și rulare (boghiuri, osii etc.), suspensii, uși, interfețe om/mașină (meccanic, personal de bord și pasageri, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă), dispozitive de siguranță pasive sau active și dispozitive necesare pentru sănătatea pasagerilor și a personalului de bord.

2.7. Întreținere:

Proceduri, echipament asociat, instalații logistice de întreținere și componente de rezervă permițând întreținerea corectivă și preventivă cu caracter obligatoriu avute în vedere pentru asigurarea interoperabilității sistemului feroviar și garantarea performanțelor cerute.

ANEXA III

CERINȚE ESENȚIALE

1. CERINȚE GENERALE

1.1. Siguranță

- 1.1.1. Proiectarea, construcția sau asamblarea, întreținerea și monitorizarea componentelor critice pentru siguranță și îndeosebi a componentelor care contribuie la mișcarea trenurilor, trebuie să fie astfel încât să garanteze siguranța la un nivel corespunzător obiectivelor formulate pentru rețea, incluzând pe cele referitoare la anumite situații de avarie.
- 1.1.2. Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru garantarea deplasării sigure la viteza maximă autorizată.
- 1.1.3. Componentele utilizate trebuie să suporte orice tensiuni normale sau excepționale, care au fost specificate, în cursul perioadei lor de funcționare. Consecințele de siguranță provenind de la orice avarie accidentală trebuie limitate prin mijloace adecvate.
- 1.1.4. Proiectarea instalațiilor fixe și a materialului rulant, precum și alegerea materialelor utilizate trebuie să urmărească limitarea generării, propagării și a efectelor focului și fumului, în eventualitatea unui incendiu.
- 1.1.5. Orice dispozitive destinate a fi manevrate de utilizatori trebuie proiectate astfel încât să nu afecteze funcționarea sigură a dispozitivelor, ori sănătatea și siguranța utilizatorilor, în cazul unei posibile utilizări contrare instrucțiunilor afișate.

1.2. Fiabilitate și disponibilitate

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

1.3. Sănătate

- 1.3.1. Materialele care, după toate probabilitățile, datorită modului în care sunt folosite, pot constitui un risc pentru sănătatea celor care au acces la ele, nu trebuie folosite la trenuri și la infrastructura feroviară.
- 1.3.2. Materialele trebuie selectate, instalate și utilizate în așa fel încât să limiteze emisia de vapori sau gaze nocive și periculoase, în special în eventualitatea unui incendiu.

1.4. Protecția mediului

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

- 1.4.2. Materialele utilizate la trenuri și infrastructură trebuie să prevină emisia de vapori sau gaze care sunt nocive și periculoase pentru mediul , în special în eventualitatea unui incendiu.
- 1.4.3. Materialul rulant și sistemele de alimentare cu energie trebuie proiectate și fabricate astfel încât să fie electromagnetic compatibile cu instalațiile, echipamentele și rețelele publice sau private care le pot folosi.
- 1.4.4. Funcționarea sistemului feroviar transeuropean convențional trebuie să respecte reglementările existente privind poluarea sonoră.
- 1.4.5. Funcționarea sistemului feroviar transeuropean convențional nu trebuie să provoace un nivel inadmisibil de vibrații ale solului pentru activitățile și zonele apropiate infrastructurii, într-o stare normală de întreținere.

1.5. Compatibilitatea tehnică

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

Dacă conformitatea cu aceste caracteristici se dovedește dificilă pe anumite secțiuni ale rețelei, pot fi implementate soluții temporare, care să asigure compatibilitatea în viitor.

2. CERINȚE SPECIFICE FIECĂRUI SUBSISTEM

2.1. Infrastructură

2.1.1. Siguranță

Trebuie adoptate măsuri adecvate pentru a preveni accesul la instalații sau intervențiile nedorite la acestea.

Trebuie adoptate măsuri pentru a limita pericolele la care sunt expuse persoanele, în special la trecerea trenurilor prin stații.

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

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

2.2. Energie

2.2.1. Siguranța

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

2.2.2. Protecția mediului

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

2.2.3. Compatibilitatea tehnică

Sistemele utilizate pentru alimentarea cu electricitate/energie termică trebuie:

- să permită trenurilor atingerea nivelurilor de performanță specificate;
- în cazul sistemelor de alimentare cu energie electrică, să fie compatibile cu dispozitivele de captare din dotarea trenurilor.

2.3. Control - comandă și semnalizare

2.3.1. Siguranța

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

2.3.2. Compatibilitatea tehnică

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

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

2.4. Materialul rulant

2.4.1. Siguranță

Structura materialului rulant și a legăturilor dintre vehicule trebuie să fie proiectată astfel încât să protejeze compartimentele pasagerilor și mecanicilor în eventualitatea unei ciocniri sau deraieri.

Echipamentul electric trebuie să nu afecteze siguranța și funcționarea instalațiilor de control - comandă și semnalizare.

Procedeele tehnice de frânare și tensiunile exercitate trebuie să fie compatibile cu proiectele liniei ferate, structurile de inginerie și sistemele de semnalizare.

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

În eventualitatea unui pericol, trebuie să existe dispozitive care să permită pasagerilor să informeze mecanicul și personalul de bord asupra necesității de a fi contactați.

Ușile de acces trebuie să încorporeze un sistem de deschidere și închidere care să garanteze siguranța pasagerilor.

Ieșirile în caz de pericol trebuie asigurate și indicate corespunzător.

Dispoziții adecvate trebuie formulate pentru a ține seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile foarte lungi.

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

Trenurile trebuie să fie dotate cu un sistem de sonorizare, care să permită personalului de bord și a celui de control de la sol să se adreseze pasagerilor .

2.4.2. Fiabilitate și disponibilitate

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

2.4.3. Compatibilitate tehnică

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

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

Caracteristicile materialului rulant trebuie să-i permită deplasarea pe orice linie pe care este prevăzută funcționarea sa .

2.4.4. Control

Trenurile trebuie echipate cu un dispozitiv de înregistrare. Datele colectate de acest dispozitiv și procesarea informațiilor trebuie armonizate.

2.5. **Întreținere**

2.5.1. Sănătate și siguranță

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

2.5.2. Protecția mediului

Instalațiile tehnice și procedurile folosite în centrele de întreținere trebuie să nu depășească nivelurile de noxe admisibile de mediului .

2.5.3. Compatibilitate tehnică

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

2.6. Operare și gestionarea traficului

2.6.1. Siguranță

Alinierea normelor de operare în rețea și calificările mecanicilor, personalului de bord și personalului din centrele de revizie trebuie să fie astfel încât să asigure operarea în condiții de siguranță, ținând seama de cerințele diferite ale serviciilor transfrontaliere față de cele interne.

Lucrările de întreținere și intervalele dintre acestea, formarea și calificarea personalului din centrele de întreținere și revizie, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii implicați în centrele de întreținere și revizie, trebuie să fie astfel încât să asigure un nivel ridicat al siguranței.

2.6.2. Fiabilitate și disponibilitate

Lucrările de întreținere și intervalele dintre acestea, formarea și calificarea personalului din centrele de întreținere și revizie, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii implicați în centrele de întreținere și revizie, trebuie să fie astfel încât să asigure un nivel ridicat al fiabilității și disponibilității.

1.6.3. Compatibilitate tehnică

Alinierea normelor de operare în rețea și calificările mecanicilor, personalului de bord și impiegaților de mișcare trebuie să fie astfel încât să asigure eficiența de operare în sistemul feroviar transeuropean convențional, ținând seama de cerințele diferite ale serviciilor transfrontaliere față de cele interne.

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

2.7.1. Compatibilitate tehnică

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

Trebuie adoptate măsuri pentru a asigura:

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

- un acces ușor la informații pentru utilizatori.

2.7.2. Fiabilitate și disponibilitate

Metodele de utilizare, managementul, actualizarea și întreținerea acestor baze de date, programele de calculator și protocoalele de comunicare a datelor trebuie să garanteze eficiența acestor sisteme și calitatea serviciilor.

2.7.3. Sănătate

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

2.7.4. Siguranță

Pentru stocarea și transmiterea informațiilor privind siguranța trebuie să fie asigurate nivele corespunzătoare de integritate și fiabilitate.

ANEXA IV

CONFORMITATEA ȘI ADECVAREA LA UTILIZAREA PROPUȘĂ A ELEMENTELOR CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

1. ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

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

1.1. Elemente constitutive cu utilizare multiplă

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

1.2. Elemente constitutive cu utilizare multiplă având caracteristici specifice

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

1.3. Elemente constitutive specifice

Acestea sunt componentele care sunt specifice aplicațiilor feroviare.

2. DOMENIU DE APLICARE

Intră sub incidența declarației „CE” fie :

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

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

Procedurile de evaluare implementate de către organismele notificate în fazele de proiectare și de fabricație vor utiliza modulele definite în Decizia 93/465/CEE, în conformitate cu condițiile menționate în STI-uri.

3. CONȚINUTUL DECLARAȚIEI “CE”

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

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

- trimiterile la directivă;
- denumirea și adresa fabricantului sau a reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (a se indica denumirea și adresa completă, iar în cazul reprezentantului autorizat a se indica și denumirea fabricantului sau constructorului);
- descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (marcă, tip etc.);
- descrierea procedurii pentru declararea conformității sau adecvării de utilizare (articolul 13);
- toate descrierile relevante pe care le respectă elementul constitutiv de interoperabilitate și în special condițiile sale de utilizare;
- denumirea și adresa organismului sau organismelor notificate implicate în procedura urmată în privința conformității sau adecvării de utilizare și data certificatului de verificare, împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatului, atunci când este cazul;
- trimiteri la specificațiile europene, atunci când este cazul;
- identificarea semnatarului împuternicit să angajeze fabricantul sau reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în Comunitate.

ANEXA V

DECLARAȚIA DE VERIFICARE A SUBSISTEMELOR

Declarația „CE” de verificare și documentele care o însoțesc trebuie să fie datate și semnate.

Această declarație trebuie să fie redactată în aceeași limbă ca și dosarul tehnic și trebuie să conțină următoarele:

- trimiterile la directivă;
- denumirea și adresa entității contractante sau ale reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (a se indica denumirea și adresa completă, iar în cazul reprezentantului autorizat a se indica și denumirea a entității contractante);
- o scurtă descriere a subsistemului;
- numele și adresa organismului notificat care a realizat verificarea “CE” menționată la articolul 18;
- trimiteri la documentele pe care le conține dosarul tehnic;
- toate dispozițiile relevante, provizorii sau definitive, pe care trebuie să le respecte subsistemele și în special orice restricții sau condiții de funcționare, dacă este necesar;
- dacă este provizorie: durata de valabilitate a declarației “CE”;
- identitatea semnatarului.

ANEXA VI

PROCEDURA DE VERIFICARE PENTRU SUBSISTEME

1. INTRODUCERE

Verificarea „CE” este procedura prin care un organism notificat verifică și certifică, la solicitarea unei entități contractante sau a reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, că un subsistem:

- respectă directiva;
- respectă celelalte reglementări care decurg din tratat și că poate fi dat în funcționare.

2. FAZE

Subsistemul este verificat în fiecare din următoarele faze:

- proiectarea generală;
- construcția subsistemului, incluzând în special activitățile de construcții civile, asamblarea elementelor constitutive, reglaje generale;
- încercarea finală a subsistemului.

3. CERTIFICAT

Organismul notificat responsabil pentru verificarea ”CE” eliberează certificatul de conformitate destinat entității contractante sau reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, care la rândul său emite declarația ”CE” de verificare destinată autorității de supraveghere din statul membru în care subsistemul este amplasat și/sau operează.

4. DOSAR TEHNIC

Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare trebuie să fie întocmit după cum urmează:

- pentru infrastructură: planurile de construcție a structurii, documentele de aprobare pentru excavații și armături, rapoartele de încercare și control privind betonul;
- pentru alte subsisteme: schițele de ansamblu și cele în detaliu conforme cu execuția, diagramele electrice și hidraulice, diagramele circuitelor de control, descrierea sistemelor de automatizare și de prelucrare a datelor, manualele de exploatare și de întreținere etc.;
- lista elementelor constitutive de interoperabilitate, menționate la articolul 3, care sunt încorporate în subsistem;
- copii ale declarațiilor de conformitate „CE” sau adecvare pentru utilizarea propusă care trebuie furnizate cu privire la elementele constitutive menționate mai sus în conformitate cu articolul 13 din directivă, însoțite, dacă este cazul, de notele de calcul corespunzătoare și de o copie a

documentelor referitoare la încercările și examinările efectuate de organismele notificate, pe baza specificațiilor tehnice generale;

- certificatul de la organismul notificat responsabil cu verificarea „CE”, însoțit de notele de calcul corespunzătoare și contrasemnat de acesta, specificând că proiectul respectă dispozițiile acestei directive și menționând orice rețineri înregistrate pe parcursul executării activităților și care nu au fost retrase; certificatul urmează să fie însoțit și de rapoartele de control și de audit elaborate de același organism, în exercitarea atribuțiilor sale, așa cum se precizează la punctele 5.3 și 5.4.

5. MONITORIZARE

- 5.1. Scopul monitorizării “CE” este acela de a asigura că obligațiile care rezultă din dosarul tehnic au fost îndeplinite în cursul producției subsistemului.
- 5.2. Organismul notificat responsabil pentru verificarea producției trebuie să aibă în permanență acces la șantierele de construcție, atelierele de producție, magazii și instalațiile de prefabricare sau încercare, dacă este cazul, precum și, în general, în toate incintele unde consideră că este necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor sale. Entitatea contractantă sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să trimită acestui organism toate documentele necesare în acest scop și în special planurile de implementare și documentația tehnică referitoare la subsistem.
- 5.3. Organismul notificat responsabil pentru verificarea implementării trebuie să efectueze periodic auditări pentru a confirma respectarea directivei. Acest organism trebuie să ofere celor responsabili cu implementarea un raport de audit. Acest organism poate solicita să fie prezent în anumite faze ale lucrărilor de construcție.
- 5.4. În plus, organismul notificat poate să facă vizite inopinate pe șantier sau la atelierele de producție. În timpul unor astfel de vizite, organismul notificat poate efectua auditări complete sau parțiale. Acest organism trebuie să furnizeze un raport de control și, dacă este cazul, un raport de audit, celor responsabili cu implementarea.

6. PREZENTARE

Dosarul complet menționat la punctul 4 trebuie să fie prezentat entității contractante sau reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, în justificarea certificatului de conformitate eliberat de organismul notificat responsabil pentru verificarea subsistemului în stare de funcționare. Dosarul trebuie să fie atașat declarației “CE” de verificare, pe care entitatea contractantă o trimite autorității de supraveghere din statul membru în cauză.

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

7. PUBLICARE

Fiecare organism notificat trebuie să publice periodic informații relevante privind:

- cererile de verificare “CE” primite;
- certificatele de conformitate eliberate;
- certificatele de conformitate refuzate.

8. LIMBA

Dosarele și corespondența referitoare la procedurile de verificare "CE" trebuie redactate într-o limbă oficială a statului membru în care este stabilită entitatea contractantă sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate sau într-o limbă acceptată de entitate.

ANEXA VII

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

1. Organismul în cauză, directorul său și personalul responsabil pentru efectuarea verificărilor nu pot să intervină, fie direct sau prin reprezentanții autorizați, în proiectarea, fabricația, construcția, comercializarea sau întreținerea elementelor constitutive de interoperabilitate ori a subsistemelor, precum și în utilizarea lor. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între fabricant sau constructor și acest organism.
2. Organismul în cauză și personalul responsabil pentru verificări trebuie să efectueze aceste verificări cu cea mai mare integritate profesională și competență tehnică posibilă și trebuie să se situeze în afara oricărui presiuni și interese, mai cu seamă de ordin financiar, care ar putea aduce atingere judecății lor sau rezultatelor controlului lor, în special, din partea persoanele sau grupurile de persoane afectate de rezultatele verificărilor.

În special, organismul și personalul care răspund de verificări trebuie să funcționeze în mod independent de autoritățile desemnate să emită autorizații de punere în funcțiune în cadrul prezentei directive, licențe, în cadrul Directivei 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare*, și certificate de siguranță în cadrul Directivei 2004/49/CE și al organismelor care au atribuții de efectuare a anchetelor în caz de accident.

3. Organismul în cauză trebuie să folosească personalul și să posede mijloacele necesare pentru a îndeplini în mod adecvat atribuțiile tehnice și administrative legate de verificări; acest organism ar trebui să aibă, de asemenea, acces la echipamentul necesar pentru verificări excepționale.
4. Personalul responsabil de verificări trebuie să posede:
 - o pregătire tehnică și profesională adecvată;
 - o cunoaștere satisfăcătoare a cerințelor privitoare la verificările pe care le efectuează și o practică suficientă în domeniul acestor verificări;
 - capacitate de a redacta certificate, procese verbale și rapoarte care constituie înregistrarea formală a controalelor efectuate.
5. Independența personalului responsabil de verificări trebuie garantată. Nici un funcționar nu trebuie remunerat pe baza numărului de verificări efectuate sau a rezultatelor acestor verificări.
6. Organismul în cauză trebuie să încheie asigurări de răspundere civilă, în afară de cazul când această răspundere este asigurată de către stat în cadrul legislației interne sau de cazul când verificările sunt efectuate direct de către statul membru.
7. Personalul organismului în cauză este obligat să păstreze secretul profesional cu privire la informațiile obținute pe parcursul exercitării sarcinilor sale (dar nu și față de autoritățile administrative din statul în care se efectuează aceste activități), în temeiul prezentei directive sau al oricărei alte dispoziții de drept intern pentru punerea în aplicare a directivei.

* JO L 143, 27.6.1995, p. 70, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 75, 15.3.2001, p. 26)