

DIRECTIVA 96/48/CE A CONSILIULUI
din 23 iulie 1996
privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză
modificată și completată prin Directiva 2004/50/CE

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 129d al treilea paragraf,

având în vedere propunerea Comisiei¹,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social²,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 189c⁴,

întrucât, 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 de trenuri de mare viteză, precum și accesul la aceste rețele;

întrucât, un grup de lucru la nivel înalt compus din reprezentanți ai guvernelor statelor membre, ai căilor ferate europene și ai industriei feroviare europene, convocat de Comisie pentru a răspunde cererii formulate de Consiliu în rezoluția sa din 4 și 5 decembrie 1989, a elaborat planul general al unei rețele europene de trenuri de mare viteză;

întrucât în decembrie 1990 Comisia a prezentat Consiliului o comunicare privind rețeaua de trenuri de mare viteză iar Consiliul a primit în mod favorabil această comunicare în rezoluția sa din 17 decembrie 1990⁵;

întrucât articolul 129c din tratat prevede punerea în aplicare de către Comunitate a măsurilor care se pot dovedi necesare pentru a asigura interoperabilitatea rețelei, în special în domeniul standardizării tehnice;

întrucât exploatarea comercială a trenurilor de mare viteză impune o compatibilitate excelentă între caracteristicile infrastructurii și cele ale materialului rulant; întrucât de această compatibilitate depind nivelul performanțelor, siguranța, calitatea serviciilor, costurile și în special interoperabilitatea sistemului feroviar european de mare viteză;

întrucât conform Directivei 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare⁶, întreprinderile feroviare trebuie să beneficieze de acces sporit la rețelele feroviare din statele membre, ceea ce impune interoperabilitatea infrastructurii, echipamentelor și a materialului rulant;

¹ JO C 134, 17.5.1994, p. 6.

² JO C 397, 31.12.1994, p. 8.

³ JO C 210, 14.8.1995, p. 38.

⁴ Avizul Parlamentului European din 19 ianuarie 1995 (JO C 43, 20.2.1995, p. 60), Poziția comună a Consiliului din 8 decembrie 1995 (JO 356, 30.12.1995, p. 43) și Decizia Parlamentului European din 16 aprilie 1996 (JO C 141, 13.5.1996, p. 48).

⁵ JO C 33, 8.2.1991, p. 1.

⁶ JO L 237, 24.8.1991, p. 25.

întrucât statele membre au responsabilitatea de a asigura respectarea normelor de siguranță, sănătate și protecție a consumatorilor care se aplică rețelelor feroviare în general pe parcursul proiectării, construcției, punerii în funcțiune și exploatării acestora; întrucât, împreună cu autoritățile locale, au de asemenea responsabilități în materie de drept de folosință a terenului, amenajarea teritoriului și protecția mediului; întrucât acest lucru este deosebit de important în ce privește rețelele de trenuri de mare viteză;

întrucât Directiva 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului¹ presupune o evaluare a impactului asupra mediului exercitat de construcția de linii pentru traficul feroviar pe distanțe mari;

întrucât reglementările de drept intern precum și normele interne și specificațiile tehnice aplicate de căile ferate conțin diferențe semnificative; întrucât aceste reglementări de drept intern și norme interne încorporează tehnici care sunt specifice industriilor naționale; întrucât acestea prescriu dimensiuni și dispozitive speciale și caracteristici speciale; întrucât această situație afectează posibilitatea trenurilor de mare viteză de a circula în condiții bune pe ansamblul teritoriului comunitar;

întrucât, de-a lungul anilor, această situație a creat legături foarte strânse între industriile feroviare naționale și căile ferate naționale, în detrimentul unei deschideri efective a piețelor; întrucât, pentru a-și spori competitivitatea la scară mondială, aceste industrii au nevoie de o piață europeană deschisă și concurențială;

întrucât, prin urmare, este oportun să se definească pentru ansamblul Comunității cerințele esențiale care se vor aplica sistemului feroviar transeuropean de mare viteză;

întrucât, având în vedere dimensiunea și complexitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, s-a dovedit necesar din rațiuni practice ca acesta să fie divizat în subsisteme; întrucât pentru fiecare din aceste subsisteme trebuie specificate cerințele esențiale, stabiliți parametrii de bază și determinate specificațiile tehnice pe ansamblul Comunității, în special în ceea ce privește elementele constitutive și interfețele, pentru îndeplinirea acestor cerințe esențiale; întrucât, însă, anumite subsisteme (mediu, utilizatori și exploatare) nu vor face obiectul specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) decât în măsura în care este necesar să se asigure interoperabilitatea în domeniul infrastructurii, energiei, controlului și comenzii, semnalizării și al materialului rulant;

întrucât aplicarea dispozițiilor referitoare la interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză nu trebuie să creeze bariere nejustificate din punct de vedere cost-beneficiu în calea menținerii actualei rețele feroviare din fiecare stat membru, ci trebuie întreprinse eforturi pentru menținerea obiectivului de circulație a trenurilor de mare viteză pe ansamblul teritoriului comunitar;

întrucât ar trebui să se permită statelor membre interesate să nu aplice anumite specificații tehnice de interoperabilitate în cazuri speciale, cu condiția existenței unor proceduri care să asigure că aceste posibilități de derogare sunt justificate; întrucât articolul 129c din tratat reclamă ca activitățile întreprinse în Comunitate în domeniul interoperabilității să țină seama de viabilitatea economică potențială a proiectelor;

întrucât, pentru a se conforma dispozițiilor relevante privind procedurile de achiziții publice în sectorul feroviar și în special Directivei 93/38/CEE², entitățile contractante trebuie să includă specificațiile tehnice în documentele generale sau caietele de sarcini aferente fiecărui contract; întrucât este necesar

¹ JO L 175, 5.7.1985, p. 40.

² Directiva 93/38/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 de coordonare a procedurilor de achiziții ale entităților care funcționează în sectorul apei, energiei, transporturilor și telecomunicațiilor (JO L 199, 9.8.1993, p. 84), astfel cum a fost modificată prin Actul de aderare din 1994.

să se creeze un ansamblu de specificații europene pentru a servi drept referințe acestor specificații tehnice;

întrucât, în sensul Directivei 93/38/CEE, o specificație europeană înseamnă o specificație tehnică comună, un acord tehnic european sau un standard național de punere în aplicare a unui standard european; întrucât standardele europene armonizate trebuie să fie elaborate de un organism european de standardizare, ca de exemplu Comitetul European pentru Standardizare (CEN), Comitetul european pentru standardizare electrotehnică (Cenelec) sau Institutul european de standardizare pentru telecomunicații (ETSI), ca urmare a unei instrucțiuni în acest sens din partea Comisiei, iar trimiterile la aceste norme trebuie să fie publicate în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*;

întrucât ar fi în interesul Comunității să existe un sistem internațional de standardizare capabil să stabilească standarde care să fie efectiv folosite de cei implicați în comerțul internațional și care să satisfacă exigențele politicii comunitare; întrucât organismele europene de standardizare trebuie, prin urmare, să continue cooperarea cu organismele internaționale de standardizare;

întrucât entitățile contractante definesc cerințele suplimentare care sunt necesare pentru a completa specificațiile europene sau alte standarde; întrucât aceste specificații nu trebuie să compromită îndeplinirea cerințelor esențiale, armonizate pe plan comunitar, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul transeuropean de trenuri de mare viteză;

întrucât procedurile de evaluare a conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive trebuie să se bazeze pe folosirea modulelor care fac obiectul Deciziei 93/465/CEE¹; întrucât, în măsura în care este posibil și pentru a promova dezvoltarea industriilor respective, este oportun să se extindă procedurile care implică un sistem de asigurare a calității; întrucât noțiunea de element constitutiv include atât obiecte corporale cât și necorporale precum programe de calculator;

întrucât ar trebui evaluată adecvării pentru utilizare a celor mai critice elemente constitutive în raport cu siguranța, disponibilitatea sau economia sistemului;

întrucât în caietele de sarcini entitățile contractante stabilesc, în special pentru elementele constitutive, prin raportare la specificațiile europene, caracteristicile care trebuie respectate de către producători, conform clauzelor contractuale; întrucât, în aceste condiții, conformitatea elementelor constitutive este în principal legată de domeniul lor de utilizare pentru a se asigura și garanta interoperabilitatea sistemului și nu doar de libera lor circulație pe piața comunitară;

întrucât nu este prin urmare necesar ca un producător să aplice marcajul CE pe elementele constitutive care fac obiectul dispozițiilor prezentei directive deoarece, pe baza evaluării conformității și/sau a adecvării pentru utilizare efectuate în conformitate cu procedurile prevăzute în acest scop în directivă, declarația de conformitate a producătorului este suficientă; întrucât acest lucru nu afectează obligația producătorilor de a aplica marcajul CE pe anumite componente, pentru atestarea conformității acestora cu alte dispoziții comunitare care le privesc;

întrucât subsistemele care alcătuiesc sistemul feroviar transeuropean de mare viteză trebuie supuse unei proceduri de verificare; întrucât această verificare trebuie să permită autorităților responsabile cu autorizarea punerii lor în funcțiune să se asigure că, în fazele de proiectare, de construcție și de punere în funcțiune, rezultatul este conform cu dispozițiile reglementare, tehnice și operaționale în vigoare; întrucât acest lucru trebuie de asemenea să permită producătorilor să poată conta pe o egalitate de tratament, indiferent de țară; întrucât este prin urmare necesar să se stabilească un modul care să definească principiile și condițiile care se aplică verificării CE a subsistemelor;

¹ Decizia 93/465/CEE a Consiliului din 22 iulie 1993 privind modulele pentru diversele faze ale procedurilor de evaluare a conformității și normele pentru aplicarea și utilizarea marcajului de conformitate CE, care urmează a se folosi în directivele de armonizare tehnică (JO L 220, 30.8.1993, p. 23).

întrucât procedura de verificare CE se bazează pe STI-uri; întrucât aceste STI-uri se elaborează ca urmare a unui mandat din partea Comisiei acordat organismului comun care-i reprezintă pe gestionarii infrastructurii, întreprinderile feroviare și industria; întrucât trimiterea la STI-uri este necesară pentru a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și întrucât aceste STI-uri sunt supuse dispozițiilor din articolul 18 din Directiva 93/38/CEE;

întrucât organismele notificate responsabile cu examinarea procedurilor de evaluare a conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive, împreună cu procedura pentru evaluarea subsistemelor trebuie, în special în absența unei specificații europene, să-și coordoneze deciziile cât mai strâns cu putință;

întrucât Directiva 91/440/CEE a Consiliului impune o separare a activităților în ceea ce privește contabilitatea, între exploatarea serviciilor de transport și cele de gestionare a infrastructurii feroviare; întrucât, dată fiind situația, serviciile specializate prestate de gestionarii infrastructurii feroviare desemnați drept organisme notificate ar trebui structurate astfel încât să respecte criteriile care trebuie să se aplice acestui tip de organisme; întrucât alte organisme specializate pot fi notificate dacă îndeplinesc aceleași criterii;

întrucât interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză are o dimensiune comunitară; întrucât statele membre, luate individual, nu sunt în măsură să întreprindă acțiunile necesare pentru a realiza această interoperabilitate; întrucât este prin urmare necesar, conform principiului subsidiarității, ca această acțiune să fie întreprinsă la nivel comunitar,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Articolul 1

(1) Scopul prezentei directive este de a stabili condițiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea, pe teritoriul Comunității, a interoperabilității sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, astfel cum este acesta descris în anexa I.

Aceste condiții privesc proiectarea, construcția, darea în exploatare, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem date în exploatare după 30 aprilie 2004, precum și calificările și condițiile de sănătate și siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea sa.

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

(a) facilitarea, ameliorarea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional pe teritoriul Comunității și cu țările terțe;

(b) contribuția la realizarea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, exploatarea, reînnoirea și modernizarea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză;

(c) contribuția la interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză”.

Articolul 2

În sensul prezentei directive:

- (a) *sistem feroviar transeuropean de mare viteză* înseamnă structura descrisă în anexa I, constând din infrastructura feroviară, care cuprinde liniile și instalațiile fixe, din rețeaua transeuropeană de transport, construită sau modernizată pentru a fi parcursă la viteze mari, și din materialul rulant proiectat pentru a se deplasa pe această infrastructură;
- (b) *interoperabilitate* înseamnă capacitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză de a permite circulația sigură și neîntreruptă a trenurilor de mare viteză, cu atingerea performanțelor specificate. Această capacitate are la bază condițiile de reglementare, tehnice și operaționale care trebuie îndeplinite pentru satisfacerea cerințelor esențiale;
- (c) *subsisteme* înseamnă că sistemul feroviar transeuropean de mare viteză este subdivizat, după cum se indică în anexa II, în subsisteme structurale sau funcționale pentru care trebuie stabilite cerințele esențiale;
- (d) *elemente constitutive de interoperabilitate* înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente incorporate sau destinate a fi incorporate într-un subsistem, de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză;
- (e) *cerințe esențiale* înseamnă toate condițiile enunțate în anexa III care trebuie îndeplinite de sistemul feroviar transeuropean de mare viteză, de subsisteme și de elementele constitutive de interoperabilitate;
- (f) *specificație europeană* înseamnă o specificație tehnică comună, un acord tehnic european sau un standard național care transpune un standard european, după cum sunt definite în articolul 1 punctele 8-12 din Directiva 93/38/CEE;
- (g) *specificații tehnice pentru interoperabilitate* (denumite în continuare STI) înseamnă specificațiile care trebuie respectate de subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale prin stabilirea relațiilor funcționale reciproce necesare între subsistemele sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și prin asigurarea compatibilității acestuia din urmă;
- ~~(h) *organism comun reprezentativ* înseamnă organismul care reunește reprezentanții gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare și ai industriei, care are ca sarcină elaborarea de STI-uri. „Gestionari de infrastructură” înseamnă cei menționați în articolele 3 și 7 din Directiva 91/440/CEE;~~
- (i) *organisme notificate* înseamnă organismele responsabile cu evaluarea conformității sau adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate sau cu evaluarea procedurii CE de verificare a subsistemelor;
- (j) *parametru fundamental* înseamnă orice condiție de reglementare, tehnică sau operațională care este critică pe planul interoperabilității și care trebuie să facă obiectul unei decizii sau al unei recomandări în conformitate cu procedura menționată la articolul 21 alineatul (2), înainte de elaborarea proiectelor complete de STI-uri;
- (k) *caz special* înseamnă orice parte a sistemului feroviar transeuropean de mare viteză care necesită dispoziții speciale, fie temporare, fie definitive, în STI-uri, din cauza restricțiilor geografice, topografice, de mediu urban sau a celor care afectează compatibilitatea cu sistemul existent. Acestea pot include, în special, liniile și rețelele de cale ferată izolate de restul teritoriului Comunității, gabaritul de încărcare, ecartamentul căilor ferate sau spațiul dintre linii;
- (l) *modernizare* înseamnă orice lucrare de modificare majoră efectuată la un subsistem sau o parte a unui subsistem, care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;

- (m) *înlocuire în cadrul întreținerii* înseamnă orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;
- (n) *reînnoire* înseamnă orice lucrare majoră de înlocuire efectuată la un subsistem sau o parte a unui subsistem, care nu modifică performanțele generale ale sistemului;
- (o) *sistem feroviar existent* înseamnă structura compusă din infrastructura feroviară, care cuprinde liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar existent, plus materialul rulant existent, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;
- (p) *punere în funcțiune* înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem este adus în starea de funcționare nominală.”;

Articolul 3

(1) Prezenta directivă se aplică dispozițiilor referitoare, în cazul fiecărui subsistem, la parametrii, elementele constitutive de interoperabilitate, interfețele și procedurile, precum și la condițiile de compatibilitate globală a sistemului feroviar transeuropean de mare viteză necesare pentru realizarea interoperabilității acestuia.

(2) Dispozițiile prezentei directive se aplică fără să aducă atingere altor dispoziții comunitare. Cu toate acestea, în cazul elementelor constitutive de interoperabilitate, îndeplinirea cerințelor esențiale din prezenta directivă poate impune utilizarea unor specificații europene individuale elaborate în acest scop.

Articolul 4

(1) Sistemul feroviar transeuropean de mare viteză, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate ale acestora trebuie să îndeplinească cerințele esențiale relevante.

(2) Specificațiile tehnice suplimentare menționate în articolul 18 alineatul (4) din Directiva 93/38/CEE, care sunt necesare pentru a completa specificațiile europene sau alte norme care se aplică în cadrul Comunității, nu trebuie să contravină cerințelor esențiale.

CAPITOLUL II

Specificații tehnice pentru interoperabilitate

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 elaborarea și/sau revizuirea unei STI și alegerea domeniului său tehnic și geografic de aplicare necesită un mandat în conformitate cu articolul 6 alineatul (1).

(2) Subsistemele trebuie să fie conforme cu STI-urile; această conformitate trebuie menținută în permanență în cursul utilizării fiecărui subsistem.

(3) În măsura necesar pentru a se realiza obiectivele menționate la articolul 1, fiecare STI:

- (a) indică domeniul de aplicare căruia îi este destinat (partea rețelei sau materialul rulant menționate în anexa I, subsistemul sau partea de subsistem menționate în anexa II);
 - (b) precizează cerințele esențiale pentru subsistemul în cauză și interfețele sale în raport cu alte subsisteme;
 - (c) definește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de către subsistem și interfețele sale în raport cu alte subsisteme. În cazul în care este necesar, aceste specificații pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului, de exemplu în conformitate cu categoriile de linii și/sau de material rulant prevăzute în anexa I;
 - (d) determină elementele constitutive și interfețele de interoperabilitate care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv standardele europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar transeuropean de mare viteză;
 - (e) indică, în fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformității sau a caracterului adecvat pentru utilizarea constituenților 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 punere în aplicare a STI-urilor. În special, este necesar să se precizeze etapele care trebuie finalizate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea STI-urilor este generalizată;
 - (g) indică, pentru personalul respectiv, competențele profesionale și condițiile de igienă și de protecție a muncii necesare pentru exploatarea și întreținerea subsistemelor, precum și pentru punerea în aplicare a STI-urilor.
- (4) STI-urile nu constituie un obstacol în calea deciziilor adoptate de statele membre cu privire la utilizarea de infrastructuri noi sau modernizate pentru circulația altor trenuri.
- (5) Respectarea tuturor STI-urilor permite constituirea unui sistem feroviar transeuropean de mare viteză compatibil care va menține, de o manieră adecvată, compatibilitatea rețelei feroviare existente în fiecare stat membru.
- (6) 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 temeiul 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 specifice.

Apoi, 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 finală de comitetul menționat la articolul 21 înainte de adoptarea mandatului de revizuire a STI-urilor și aceasta poate fi reexaminată 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.

* JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

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

Articolul 7

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

- (a) pentru un proiect de linie nouă, de reînnoire sau modernizare unei linii existente sau pentru orice element prevăzut la articolul 1 alineatul (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care face obiectul unui contract în curs de executare atunci când se publică aceste STI-uri;
- (b) pentru orice proiect de reînnoire sau modernizare a unei linii existente, în cazul în care gabaritul de încărcare, ecartamentul, spațiul dintre liniile de cale ferată sau tensiunea de alimentare a liniilor electrificate menționate în aceste STI-uri nu sunt compatibile cu cele ale liniei existente;
- (c) pentru un proiect de linie nouă, de reînnoire sau modernizare a unei linii existente pe teritoriul statului membru respectiv, în cazul în care marea separă sau izolează rețeaua sa feroviară de rețeaua feroviară a restului teritoriului Comunității;
- (d) pentru orice reînnoire, extindere sau modernizare a unei linii existente, în cazul în care aplicarea acestor STI-uri ar compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau compatibilitatea sistemului feroviar din statul membru;
- (e) în cazul în care, în urma unui accident sau a unui dezastru natural, condițiile pentru refacerea rapidă a rețelei nu permit, din punct de vedere economic sau tehnic, aplicarea parțială sau totală a STI-urilor pertinente.

În toate cazurile, statul membru respectiv transmite Comisiei o notificare prealabilă în legătură cu derogarea pe care intenționează să o acorde și un dosar cu STI-urile sau părțile de STI-uri a căror aplicare nu o dorește, precum și specificațiile corespunzătoare pe care dorește să le aplice. Comisia analizează măsurile avute în vedere de statul membru. În cazurile (b) și (d), Comisia ia o decizie în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2). În cazul în care este necesar, se elaborează o recomandare privind specificațiile care urmează a fi aplicate. Cu toate acestea, în cazul (b) decizia Comisiei nu se referă la gabaritul de încărcare și la ecartament.

CAPITOLUL III

Elementele constitutive de interoperabilitate

Articolul 8

Statele membre întreprind toate acțiunile necesare pentru a asigura că elementele constitutive de interoperabilitate:

- sunt introduse pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, cu respectarea cerințelor esențiale;
- sunt folosite în domeniul lor de utilizare conform destinației și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător.

Aceste dispoziții nu exclud plasarea pe piață a acestor elemente constitutive în alte scopuri și nici utilizarea lor pentru liniile de cale ferată convenționale.

Articolul 9

Statele membre nu pot interzice, restricționa sau împiedica, pe teritoriul lor și în temeiul prezentei directive, introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate pentru a fi utilizate în sistemul feroviar transeuropean de mare viteză dacă acestea îndeplinesc dispozițiile directivei.

În special, nu pot fi solicitate verificări care au fost deja efectuate ca parte a procedurii care are drept rezultat declarația „CE” de conformitate sau de aptitudine de utilizare.

Articolul 10

(1) Statele membre consideră elementele constitutive de interoperabilitate ca fiind conforme cu cerințele esențiale din prezenta directivă care le sunt aplicabile dacă acestea dețin declarația de conformitate CE sau de adecvare pentru utilizare, ale cărei componente sunt prezentate în anexa IV.

(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.

Articolul 11

Atunci când un stat membru sau Comisia consideră că specificațiile europene utilizate direct sau indirect în sensul prezentei directive nu îndeplinesc cerințele esențiale, se poate decide retragerea totală sau parțială a specificațiilor respective din publicațiile în care sunt redactate sau modificarea lor, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2), după consultarea comitetului instituit în conformitate cu Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice și al normelor referitoare la serviciile societății informaționale*.

Articolul 12

(1) Dacă un stat membru confirmă faptul că un element constitutiv de interoperabilitate care face obiectul declarației de conformitate CE sau de adecvare pentru utilizare, introdus pe piață și utilizat conform destinației sale, s-ar putea să nu îndeplinească cerințele esențiale, acesta ia măsurile necesare pentru a-i restrânge domeniul de aplicare, a-i interzice utilizarea sau a-l retrage de pe piață. Statul membru informează imediat Comisia asupra măsurilor luate și indică rațiunile deciziei sale, precizând în special dacă neconformitatea este rezultatul:

- nerespectării cerințelor esențiale;
- aplicării incorecte a specificațiilor europene, dacă se invocă aplicarea specificațiilor;
- inadecvării specificațiilor europene.

(2) Comisia consultă părțile interesate cât mai curând posibil. În cazul în care Comisia constată, în urma acestei consultări, că măsura este justificată, ea informează imediat statul membru care a luat inițiativa, precum și celelalte state membre. În cazul în care Comisia constată, în urma acestei consultări, că măsura este nejustificată, ea informează imediat statul membru care a luat inițiativa și producătorul sau pe reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate. Dacă hotărârea prevăzută în alineatul (1) este justificată de existența unei lacune în specificațiile europene, se aplică procedura definită în articolul 11.

* 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)

(3) Dacă un element constitutiv de interoperabilitate care deține declarația de conformitate CE se dovedește a fi neconform, statul membru competent ia măsurile corespunzătoare împotriva celui care a întocmit declarația și informează Comisia și celelalte state membre.

(4) Comisia se asigură că statele membre sunt informate asupra derulării și rezultatelor acestei proceduri.

Articolul 13

(1) Pentru întocmirea declarației de conformitate CE sau de adecvare pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate, producătorul acestuia sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate trebuie să aplice dispozițiile prevăzute în STI-uri cu referire la acesta.

(2) Dacă STI-urile impun acest lucru, evaluarea conformității sau adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate este efectuată de organismul notificat la care a depus cererea producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate.

(3) Dacă elementele constitutive de interoperabilitate fac obiectul altor directive comunitare care reglementează alte aspecte, declarația de conformitate CE sau de adecvare pentru utilizare specifică, în aceste cazuri, faptul că elementele constitutive de interoperabilitate îndeplinesc, de asemenea, cerințele din celelalte directive.

(4) Dacă nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat stabilit în Comunitate, nu a îndeplinit obligațiile prevăzute la alineatele (1)-(3), aceste obligații incumbă persoanei care plasează pe piață acel element constitutiv de interoperabilitate. Aceleași obligații sunt valabile pentru orice persoană care assemblează elemente constitutive de interoperabilitate sau părți din elemente constitutive de interoperabilitate având diverse origini sau care produce, în sensul prezentei directive, elemente constitutive de interoperabilitate pentru propria folosință.

(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 întocmită în mod necorespunzător, se cere producătorului sau reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate să asigure restabilirea conformității elementului constitutiv de interoperabilitate și să facă să înceteze încălcarea în condițiile stabilite de acel stat membru;
- (b) dacă neconformitatea persistă, statul membru întreprinde toate măsurile necesare pentru a restricționa sau interzice introducerea pe piață a elementului constitutiv de interoperabilitate respectiv sau pentru a se asigura că acesta este retras 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 care constituie sistemul feroviar transeuropean de mare viteză și care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul său.

În acest scop, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru ca aceste subsisteme să nu poată fi date în exploatare decât în cazul în care sunt proiectate, construite și instalate în așa fel încât să nu compromită respectarea cerințelor esențiale referitoare la acestea, atunci când sunt integrate în sistemul feroviar transeuropean de mare viteză.

În special, fiecare stat membru verifică dacă aceste subsisteme sunt compatibile cu sistemul în care sunt integrate.

(2) Fiecare stat membru verifică, la punerea în funcțiune a subsistemelor, iar apoi la intervale regulate, dacă sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale referitoare la acestea. În acest scop, se utilizează procedurile de evaluare și verificare prevăzute în respectivele STI-uri structurale și funcționale.

(3) În caz de reînnoire sau de modernizare, administratorul infrastructurii sau întreprinderile feroviare transmit statului membru respectiv un dosar care descrie proiectul. Statul membru examinează acest dosar și, ținând seama de strategia de punere în aplicare indicată în STI aplicabilă, decide dacă amploarea lucrărilor face necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune în sensul prezentei directive.

O nouă autorizație de punere în funcțiune este necesară ori de câte ori siguranța generală a subsistemului respectiv poate fi afectată de lucrările avute în vedere.

(4) Atunci când statele membre autorizează punerea în funcțiune a materialului rulant, acestea 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 Directivei 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 oricărei 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 punerea în funcțiune 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;

(c) trimiteri la registrul de material rulant menționat la articolul 22a;

(d) identificarea proprietarului vehiculului sau a concesionarului acestuia;

* 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).

- (e) eventualele restricții privind utilizarea vehiculului;
- (f) date pertinente în materie de siguranță, legate de programarea întreținerii vehiculului.

Articolul 15

Fără a aduce atingere articolului 19, statele membre nu pot interzice, restricționa sau împiedica, pe teritoriul lor și în temeiul prezentei directive, construcția, punerea în funcțiune și exploatarea subsistemelor structurale care alcătuiesc sistemul feroviar transeuropean de mare viteză dacă acestea îndeplinesc cerințele esențiale.

În special, nu pot fi solicitate verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii care duce la declarația „CE” de verificare.

Articolul 16

(1) Statele membre consideră ca fiind interoperabile și conforme cu cerințele esențiale pertinente acele subsisteme structurale constituind sistemul feroviar transeuropean de mare viteză care fac obiectul declarației CE de verificare.

(2) Verificarea interoperabilității, în conformitate cu cerințele esențiale, a unui subsistem structural component al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză se stabilește prin raportare la STI-uri, dacă 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 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

Dacă rezultă că STI-urile nu îndeplinesc pe deplin cerințele esențiale, comitetul menționat în articolul 21 poate fi consultat la cererea 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) În vederea întocmirii declarației CE de verificare, autoritatea adjudecătoare sau reprezentantul său oficial asigură ca procedura de verificare CE să fie efectuată de organismul notificat pe care l-a ales în acest scop.

(2) Activitățile organismului notificat, responsabil cu verificarea CE a subsistemului, încep la stadiul de proiect și acoperă întreaga perioadă de construcție până la etapa omologării de tip înainte ca un subsistem să fie pus în funcțiune.

Acestea au ca obiect, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului respectiv în raport de sistemul în care este integrat, pe baza informațiilor disponibile în respectiva STI și în registrele prevăzute la articolul 22a.

(3) Organismul notificat are sarcina întocmirii dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația CE de verificare. Dosarul tehnic trebuie să conțină toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului și, după caz, toate documentele care atestă conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate. Trebuie, de asemenea, să conțină toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare precum și la instrucțiunile de folosire, de supraveghere constantă sau periodică, de reglaj și întreținere.

Articolul 19

(1) Dacă un stat membru constată că un subsistem de natură structurală care face obiectul declarației CE de verificare însoțită de dosarul tehnic nu îndeplinește pe deplin dispozițiile prezentei directive și, în special, nu îndeplinește cerințele esențiale, acesta poate solicita efectuarea de verificări suplimentare.

(2) Statul membru care face solicitarea informează imediat Comisia cu privire la verificările suplimentare solicitate și prezintă rațiunile care le justifică. Comisia instituie fără întârziere procedura prevăzută în articolul 21 alineatul (2).

CAPITOLUL V

Organisme notificate

Articolul 20

(1) Statul membru notifică Comisia și celelalte state membre cu privire la organismele responsabile cu efectuarea procedurii de evaluare a conformității sau adecvării pentru utilizare prevăzută în articolul 13 și a procedurii de verificare prevăzută în articolul 18, indicând pentru fiecare dintre ele domeniul de competență.

Comisia le atribuie numere de identificare. Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* lista de organisme, numerele lor de identificare și atribuțiile care le-au fost încredințate și se asigură că această listă este actualizată.

(2) Statele membre aplică criteriile prevăzute în anexa VII pentru evaluarea organismelor care urmează să fie notificate. Organismele care îndeplinesc criteriile de evaluare prevăzute în standardele europene pertinente se consideră că satisfac aceste criterii.

(3) Un stat membru își retrage desemnarea acordată unui organism care nu mai îndeplinește criteriile menționate în anexa VII. Statul membru informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

(4) Dacă un stat membru sau Comisia consideră că un organism notificat de alt stat membru nu mai îndeplinește criteriile pertinente, comitetul prevăzut în articolul 21 este sesizat despre acest lucru și își dă avizul în termen de trei luni; având în vedere avizul emis de comitet, Comisia informează statul membru respectiv asupra tuturor modificărilor care sunt necesare pentru ca organismul notificat să-și poată păstra statutul care i-a fost acordat.

(5) Comisia instituie un grup de coordonare a organismelor notificate (denumit în continuare „grupul de coordonare”), care discută orice problemă legată de aplicarea procedurilor de evaluare a conformității sau a 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

Articolul 21

(1) Comisia este asistată de un comitet.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei*, având în vedere dispozițiile articolului 8 din aceasta.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este de trei luni.

(3) Comitetul își stabilește regulamentul 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.

*JO L 184, 17.7.1999, p. 23

Articolul 21a

(1) Comitetul poate lua în discuție orice problemă legată de interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, inclusiv probleme legate de interoperabilitatea dintre acest sistem și sistemul feroviar al țărilor terțe.

(2) Comitetul poate lua în discuție orice problemă legată de punerea în aplicare a prezentei directive. După caz, Comisia adoptă o recomandare de punere în aplicare, în conformitate cu procedura stabilită la articolul 21 alineatul (2).

Articolul 21b

(1) Comisia poate decide, din proprie inițiativă sau la solicitarea unui stat membru, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2), să mandateze elaborarea unei STI pentru un subiect complementar, în măsura în care acesta se referă la un subsistem menționat în anexa II.

(2) În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2), comitetul adoptă, pe baza unei propuneri a Comisiei, un program de lucru conform obiectivelor prezentei directive și ale Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional*.

Articolul 21c

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

* JO L 110, 20.4.2001, p. 1.

CAPITOLUL VII

Dispoziții finale

Articolul 22

Orice decizie adoptată în temeiul prezentei directive cu privire la evaluarea conformității sau adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, verificarea subsistemelor care alcătuiesc sistemul feroviar transeuropean de mare viteză, precum și orice decizie adoptată în temeiul articolelor 11, 12, 17 și 19 prezintă în mod detaliat rațiunile care îi stau la bază. Decizia se notifică de îndată părții interesate, cu indicarea căilor de atac disponibile conform legislației în vigoare în statele membre respective și a termenelor acordate pentru introducerea acestor căi de atac.

Articolul 22a

(1) Statele membre asigură că un registru al infrastructurii și un registru al materialului rulant se publică și se actualizează anual. Aceste registre indică principalele caracteristici ale fiecărui subsistem, de exemplu parametrii de bază, și corelarea lor cu caracteristicile stabilite de STI-urile aplicabile. În acest scop, fiecare STI indică în mod precis ce informații trebuie incluse în registrul de infrastructură și în registrul de 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.

Articolul 23

(1) Statele membre modifică și adoptă actele cu putere de lege și actele administrative astfel încât să autorizeze utilizarea elementelor constitutive de interoperabilitate și punerea în funcțiune și exploatarea subsistemelor care sunt conforme cu prezenta directivă în termen de 30 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

(2) Când statele membre adoptă actele prevăzute în alineatul (1), ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Articolul 24

La fiecare doi ani Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la progresele obținute în realizarea interoperabilității sistemului feroviar transeuropean de mare viteză.

Articolul 25

Prezenta directivă intră în vigoare în a 21-a zi de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 23 iulie 1996.

Pentru Consiliu
Președintele
I. YATES

SISTEMUL FERROVIAR TRANSEUROPEAN DE MARE VITEZĂ

1. INFRASTRUCTURA

Infrastructura sistemului feroviar transeuropean de mare viteză 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 cele enumerate în orice actualizare a deciziei menționate anterior, ca urmare a revizuirii prevăzute la articolul 21 din decizia respectivă.

Liniile de mare viteză cuprind:

- liniile construite special pentru mare viteză, echipate pentru viteze egale sau mai mari de 250 km/h,
- liniile modernizate special pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h,
- liniile modernizate special pentru mare viteză care au caracteristici specifice din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană, pe care viteza trebuie adaptată de la caz la caz.

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 prevăzut în prezenta directivă cuprinde trenuri concepute pentru a circula:

- fie la o viteză de cel puțin 250 km/h pe liniile special construite pentru mare viteză, cu posibilitatea de a se atinge viteze de peste 300 km/h în circumstanțe adecvate;
- fie la o viteză de ordinul a 200 km/h pe liniile menționate la punctul 1, în cazul în care sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale acestor linii.

3. COMPATIBILITATEA SISTEMULUI FERROVIAR TRANSEUROPEAN DE MARE VITEZĂ

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

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

ANEXA II
SUBSISTEME

1. LISTA SUBSISTEMELOR

În sensul prezentei directive, sistemul care constituie sistemul feroviar transeuropean de mare viteză poate fi împărțit în următoarele subsisteme:

(a) fie în zone structurale:

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

(b) fie în zone operaționale:

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

2. DOMENII REGLEMENTATE

Pentru fiecare subsistem, lista aspectelor privind interoperabilitatea este indicată în mandatele acordate Agenției de elaborare a STI-urilor.

În conformitate cu articolul 6 alineatul (1), aceste mandate se stabilesc în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2).

După caz, lista aspectelor legate de interoperabilitate, indicate în mandate, se specifică de către Agenție în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) litera (c).

CERINȚE ESENȚIALE

1. Cerințe generale

1.1. Siguranță

- 1.1.1. Proiectarea, construcția sau asamblarea, întreținerea și supravegherea componentelor critice pentru siguranță și în special a elementelor implicate în circulația trenurilor trebuie să garanteze siguranța la un nivel care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea, inclusiv pentru situații limită speciale.
- 1.1.2. Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru a garanta circulația în deplină siguranță la viteza maximă admisă.
- 1.1.3. Componentele folosite trebuie să reziste la solicitările normale sau excepționale specificate pe timpul duratei lor de serviciu. Consecințele în materie de siguranță ca urmare a unor defecțiuni accidentale trebuie limitate prin mijloace adecvate.
- 1.1.4. Proiectarea instalațiilor fixe și a materialului rulant, precum și alegerea materialelor utilizate trebuie să urmărească limitarea producerii, propagării și efectelor focului și fumului în caz de incendiu.
- 1.1.5. Orice dispozitive destinate a fi manevrate de utilizatori trebuie proiectate astfel încât să nu le fie afectată siguranța în caz de utilizare previzibilă neconformă cu instrucțiunile afișate.

1.2. Fiabilitate și disponibilitate

Supravegherea și întreținerea componentelor fixe sau mobile care sunt implicate în circulația trenurilor trebuie organizate, realizate și cuantificate astfel încât să le fie menținută funcționarea în condițiile prevăzute.

1.3. Sănătatea

- 1.3.1. Materialele susceptibile, datorită modului de utilizare, să pună în pericol sănătatea persoanelor care au acces la ele nu trebuie utilizate în trenuri și infrastructuri feroviare.
- 1.3.2. Aceste materiale trebuie alese, instalate și folosite astfel încât să limiteze emisiile de fum sau gaze, în special în caz de incendiu.

1.4. Protecția mediului

- 1.4.1. Repercusiunile asupra mediului datorate realizării și exploatării sistemului feroviar transeuropean de mare viteză trebuie evaluate și luate în calcul în stadiul de proiectare a sistemului în conformitate cu dispozițiile comunitare în vigoare.
- 1.4.2. Materialele folosite în trenuri și infrastructuri trebuie să împiedice emisiile de fum sau gaze nocive și periculoase pentru mediu, în special în caz de incendiu.
- 1.4.3. Materialul rulant și sistemele de alimentare cu energie trebuie proiectate și produse astfel încât să fie compatibile din punct de vedere electromagnetic cu instalațiile, echipamentele și rețelele publice sau private cu care ar putea să interfereze.

1.5. *Compatibilitate tehnică*

Caracteristicile tehnice ale infrastructurilor și instalațiilor fixe trebuie să fie compatibile între ele precum și cu cele ale trenurilor care urmează să fie utilizate în sistemul feroviar transeuropean de mare viteză.

Dacă respectarea acestor caracteristici se dovedește dificilă pe anumite secțiuni de rețea, se pot aplica soluții temporare, care să asigure compatibilitatea în viitor.

2. **Cerințe specifice fiecărui subsistem**

2.1. *Infrastructuri*

2.1.1. Siguranță

Trebuie luate măsuri corespunzătoare pentru a împiedica accesul sau intruziunile nedorite la instalațiile de pe liniile pe care se circulă cu mare viteză.

Trebuie întreprinse măsuri pentru limitarea riscurilor la care sunt expuse persoanele, în special în stațiile prin care trenurile trec cu viteză mare.

Infrastructurile la care publicul are acces trebuie proiectate și realizate astfel încât să limiteze riscurile pentru sănătatea persoanelor (stabilitate, incendii, evacuare, platforme, etc.).

Trebuie prevăzute dispoziții adecvate care să țină seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile de mare lungime.

2.2. *Energie*

2.2.1. Siguranță

Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie nu trebuie să compromită siguranța trenurilor de mare viteză sau a persoanelor (utilizatori, personal de exploatare, riverani și terțe părți).

2.2.2. Protecția mediului

Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie nu trebuie să perturbe mediul dincolo de limitele specificate.

2.2.3. Compatibilitate tehnică

Sistemele de alimentare cu electricitate folosite în sistemul feroviar transeuropean de mare viteză trebuie:

- să permită trenurilor să realizeze performanțele specificate;
- să fie compatibile cu dispozitivele de captare a curentului instalate pe trenuri.

2.3. *Control-comandă și semnalizare*

2.3.1 Siguranță

Instalațiile și operațiile de comandă, control și semnalizare utilizate în sistemul feroviar transeuropean de mare viteză trebuie să permită trenurilor să circule cu respectarea unui nivel de siguranță care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea.

2.3.2. Compatibilitate tehnică

Toate infrastructurile noi de mare viteză și întregul material rulant nou de mare viteză produs sau dezvoltat după adoptarea de sisteme de comandă, control și semnalizare compatibile trebuie să fie adaptate pentru utilizarea acestor sisteme.

Echipamentele de comandă, control și semnalizare instalate în cabina de conducere a trenului trebuie să permită o exploatare normală, în condițiile specificate, în întregul sistem feroviar transeuropean de mare viteză.

2.4. *Material rulant*

2.4.1. Siguranță

Structurile materialului rulant și ale legăturilor între vehicule trebuie proiectate astfel încât să protejeze spațiile unde se găsesc pasagerii și spațiile de conducere în caz de coliziune sau deraiere.

Echipamentele electrice nu trebuie să compromită siguranța și funcționarea instalațiilor de comandă, control și semnalizare.

Tehnicile de frânare și eforturile exercitate trebuie să fie compatibile cu concepția liniilor, a lucrărilor de artă și a sistemelor de semnalizare.

Trebuie adoptate măsuri pentru prevenirea accesului la componentele sub tensiune pentru a nu pune în pericol siguranța persoanelor.

În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită pasagerilor să informeze mecanicul de locomotivă și personalul însoțitor pentru ca acesta să-l contacteze.

Ușile de acces trebuie să fie dotate cu un sistem de deschidere și închidere care să garanteze siguranța pasagerilor.

Trebuie prevăzute și semnalizate ieșiri de siguranță.

Trebuie prevăzute dispoziții adecvate care să țină seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile cu lungimi mari.

Constituie o cerință absolută existența la bordul trenului a unui sistem de iluminat de siguranță cu o intensitate și autonomie suficientă.

Trenurile trebuie să fie dotate cu un sistem de sonorizare care să permită transmiterea mesajelor către pasageri atât de către personalul de la bordul trenului cât și de către personalul de control de la sol.

2.4.2. Fiabilitate și disponibilitate

Proiectarea echipamentelor esențiale și a echipamentelor de rulare, tracțiune și frânare precum și a sistemului de comandă și control trebuie, într-o situație de avarie specificată, să permită trenului să-și continue deplasarea fără consecințe nefaste pentru echipamentele rămase în serviciu.

2.4.3. Compatibilitate tehnică

Echipamentele electrice trebuie să fie compatibile cu funcționarea instalațiilor de comandă, control și semnalizare.

Caracteristicile dispozitivelor de captare a curentului trebuie să permită circulația trenului folosind sistemele de alimentare cu energie ale sistemului feroviar transeuropean de mare viteză.

Caracteristicile materialului rulant trebuie să-i permită acestuia să circule pe orice linie pentru care a fost prevăzută exploatarea 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

Instalațiile tehnice și procedurile utilizate în centrele de întreținere nu trebuie să constituie un pericol la adresa sănătății persoanelor.

2.5.2. Protecția mediului

Instalațiile tehnice și procedurile utilizate în centrele de întreținere nu trebuie să depășească nivelurile de poluare admise pentru mediul înconjurător.

2.5.3. Compatibilitate tehnică

Instalațiile de întreținere din trenurile de mare viteză trebuie să permită efectuarea operațiunilor de asigurare a securității, igienei și confortului pe toate trenurile pentru care au fost proiectate.

2.6. *Mediu*

2.6.1. Sănătate

Exploatarea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză trebuie să respecte reglementările privind nivelurile de poluare sonoră.

2.6.2. Protecția mediului

Exploatarea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, nu trebuie să producă un nivel de vibrații în sol inacceptabil pentru activitățile și pentru mediul adiacent infrastructurii și în stare normală de întreținere.

2.7. *Exploatare*

2.7.1. Siguranță

Realizarea coerenței normelor de exploatare a rețelelor și calificarea mecanicilor de locomotivă și a personalului de bord trebuie să asigure o exploatare internațională sigură.

Operațiunile și periodicitatea întreținerii, formarea și calificarea personalului de întreținere și sistemul de asigurare a calității introdus în centrele de întreținere ale operatorilor interesați trebuie să asigure un grad ridicat de siguranță.

2.7.2. Fiabilitate și disponibilitate

Operațiunile și periodicitatea întreținerii, formarea și calificarea personalului de întreținere și sistemul de asigurare a calității introdus de operatorii interesați în centrele de întreținere trebuie să asigure un grad ridicat de fiabilitate și disponibilitate a sistemului.

2.7.3. Compatibilitate tehnică

Realizarea coerenței normelor de exploatare a rețelelor și calificarea mecanicilor de locomotivă, a personalului de bord și a responsabililor cu gestionarea traficului trebuie să asigure eficacitatea exploatării în sistemul feroviar transeuropean de mare viteză.

ANEXA IV

ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

Declarația CE

- **de conformitate**
- **de adecvare pentru utilizare**

1. Elemente constitutive de interoperabilitate

Declarația CE se aplică elementelor constitutive de interoperabilitate implicate în interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, după cum se prevede în articolul 3. Aceste elemente constitutive de interoperabilitate pot fi:

1.1. elemente constitutive de uz general

Aceste elemente constitutive nu sunt specifice sistemului feroviar și pot fi folosite ca atare în alte domenii;

1.2. elemente constitutive de uz general având caracteristici speciale

Aceste elemente constitutive de uz multiplu nu sunt specifice ca atare unui sistem feroviar dar trebuie să demonstreze niveluri de performanță speciale când sunt utilizate în domeniul feroviar;

1.3. elemente constitutive specifice

Aceste elemente constitutive sunt specifice aplicațiilor feroviare.

2. Domeniul de aplicare

Declarația CE are ca obiect:

- fie evaluarea de un organism notificat sau de organisme notificate a conformității intrinsece a unui element constitutiv de interoperabilitate, considerat izolat, la specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte;
- fie evaluarea/aprecierea de un organism notificat sau organisme notificate a adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate, considerat în mediul său feroviar și în special în cazurile în care sunt implicate interfețele, în raport cu specificațiile tehnice, în special cele de natură funcțională, care trebuie verificate.

Procedurile de evaluare aplicate de organismele notificate în stadiul de proiectare și în cel de producție se vor baza pe modulele definite în Decizia 93/465/CEE, în conformitate cu condițiile prevăzute în STI-uri.

3. Conținutul declarației CE

Declarația CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare și documentele însoțitoare trebuie să fie date și semnate.

Declarația CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare și documentele însoțitoare trebuie datate și semnate.

Această declarație trebuie întocmită în aceeași limbă ca și instrucțiunile și trebuie să conțină următoarele:

- trimerile la directivă;
- numele și adresa producătorului sau a reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (se indică numele comercial și adresa completă iar în cazul reprezentantului autorizat stabilit în Comunitate se indică și numele comercial al producătorului sau al constructorului);
- descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (marca, tipul, etc.);
- descrierea procedurii urmate pentru declararea conformității, adecvării pentru utilizare (articolul 13);
- toate descrierile pertinente la care răspunde elementul constitutiv de interoperabilitate și în special condițiile de utilizare;
- numele și adresa organului notificat (organelor notificate) implicat (implicate) în procedura urmată în ce privește conformitatea sau adecvarea pentru utilizare și data certificatului de examinare împreună cu perioada și condițiile de valabilitate ale certificatului, dacă este cazul;
- după caz, trimitere la specificația europeană;
- identificarea semnatarului mandatat să angajeze producătorul sau pe reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în Comunitate.

ANEXA V

SUBSISTEME

DECLARAȚIA CE DE VERIFICARE

Declarația CE de verificare și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

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

- trimiterile la directivă;
- numele și adresa entității contractante sau ale reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate (se indică numele comercial și adresa completă iar în cazul reprezentantului autorizat stabilit în Comunitate se indică și numele comercial al entității contractante);
- o descriere succintă a subsistemului;
- numele și adresa organismului notificat care a efectuat inspecția CE menționată în articolul 18;
- trimiterile la documentele conținute în dosarul tehnic;
- toate dispozițiile temporare sau definitive pertinente care trebuie respectate de subsisteme și, în special, după caz, orice restricții sau condiții de exploatare;
- perioada de valabilitate a declarației CE, dacă este provizorie;
- identitatea semnatarului.

ANEXA VI

SUBSISTEME

VERIFICAREA CE

1. Verificarea CE este procedura prin care un organism notificat verifică și certifică, la solicitarea unei entități contractante sau a reprezentantului său stabilit în Comunitate, că un subsistem:
 - este conform cu dispozițiile directivei;
 - este conform cu celelalte reglementări care decurg din tratat și poate fi pus în funcțiune.
2. Subsistemul este verificat la fiecare din următoarele etape:
 - proiectarea de ansamblu;
 - structura subsistemului, cuprinzând, în special, executarea lucrărilor de inginerie civil, montarea elementelor constitutive, reglajul ansamblului;
 - verificarea finală a subsistemului.
3. Organismul notificat responsabil cu verificarea CE întocmește certificatul de conformitate destinat entității contractante sau reprezentantului său autorizat stabilit în Comunitate, care la rândul său redactează declarația CE de verificare destinată autorității de supraveghere din statul membru în care este localizat/funcționează subsistemul.
4. Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare trebuie constituit după cum urmează:
 - pentru infrastructuri: planurile lucrărilor, procesele verbale de recepție pentru excavații și armături, rapoartele de testări și control pentru betoane;
 - pentru celelalte subsisteme: planurile generale și de detaliu conforme cu execuția, schemele electrice și hidraulice, schemele circuitelor de comandă, descrierea sistemelor de prelucrare a datelor și de automatizare, manualele de exploatare și întreținere, etc.;
 - lista de elemente constitutive de interoperabilitate încorporate în subsisteme, conform prevederilor articolului 3;
 - copiile declarațiilor CE de conformitate sau adecvare pentru utilizare care trebuie furnizate pentru elementele constitutive menționate, în conformitate cu articolul 13 din directivă, însoțite, după caz, de notele de calcul corespunzătoare și o copie a proceselor verbale ale încercărilor și examinărilor efectuate de organisme notificat pe baza specificațiilor tehnice comune;
 - certificatul emis de organismul notificat responsabil cu verificarea CE, însoțit de notele de calcul corespunzătoare și contrasemnat de acesta, care să precizeze că proiectul este conform cu dispozițiile prezentei directive și să precizeze, după caz, rezervele formulate în timpul executării lucrărilor și care se mențin; certificatul ar trebui, de asemenea, să fie însoțit de rapoartele de inspecție și audit întocmite în legătură cu verificarea, după cum se prevede la punctele 5.3 și 5.4.
5. **Supravegherea**
 - 5.1. Scopul supravegherii CE este de a se asigura respectarea obligațiilor care decurg din dosarul tehnic pe parcursul realizării subsistemului.
 - 5.2. Organismul notificat responsabil cu verificarea producției trebuie să aibă acces permanent pe șantierele de construcții, în atelierele de producție, în zonele de depozitare și, după caz, la instalațiile de prefabricare sau de verificare și, în general, în toate locurile pe care le consideră

necesare pentru îndeplinirea misiunii sale. Entitatea contractantă sau reprezentantul său autorizat din Comunitate trebuie să-i trimită sau să-i fi trimis toate documentele necesare în acest scop și în special planurile de execuție și documentația tehnică referitoare la subsistem.

- 5.3. Organismul notificat responsabil cu verificarea execuției efectuează periodic audituri pentru a se asigura că dispozițiile directivei sunt respectate. El trebuie să prezinte un raport de audit responsabililor cu execuția. El poate cere să fie prezent la anumite faze ale operațiunilor de construcție.
- 5.4. În plus, organismul notificat poate efectua vizite inopinate pe șantiere sau la atelierele de producție. Cu prilejul acestor vizite, organismul notificat poate efectua „audituri” complete sau parțiale. El trebuie să prezinte responsabililor cu execuția un raport de inspecție și, dacă este cazul, un raport de audit.
6. Dosarul complet menționat la alineatul (4) trebuie înaintat entității contractante sau reprezentantului său autorizat din Comunitate în sprijinul certificatului de conformitate emis de organismul notificat responsabil cu verificarea subsistemului în ordinea lucrărilor. Dosarul trebuie atașat la declarația CE de verificare pe care entitatea contractantă o trimite autorității de supraveghere din statul membru respectiv.

O copie a dosarului trebuie păstrată de entitatea contractantă pe toată durata de funcționare a subsistemului. Dosarul trebuie transmis oricărui alt stat membru care solicită acest lucru.

7. Fiecare organism trebuie să transmită periodic informații pertinente cu privire la următoarele:
 - cererile de verificare CE primite;
 - certificatele de conformitate emise;
 - certificatele de conformitate refuzate.
8. Dosarele și corespondența referitoare la procedurile de verificare CE trebuie redactate în limba oficială a statului membru în care sunt stabiliți entitatea contractantă sau reprezentantul său autorizat din Comunitate, sau într-o limbă acceptată de Comunitate.

ANEXA VII

CRITERII MINIME CARE TREBUIE LUATE ÎN CONSIDERARE DE STATELE MEMBRE LA NOTIFICAREA ORGANISMELOR

1. Organismul, directorul său și personalul responsabil cu executarea operațiilor de verificare nu se pot implica, nici direct și nici prin reprezentanți autorizați în proiectarea, producția, construcția, comercializarea sau întreținerea elementelor constitutive de interoperabilitate sau a subsistemelor, nici în exploatarea lor. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între producător sau constructor și acel organism.
2. Organismul și personalul responsabil cu inspecțiile trebuie să efectueze operațiunile de verificare cu cea mai mare integritate profesională și competență tehnică și să nu fie supuși nici unei presiuni sau cointeresări, în special de natură financiară, care ar putea să le influențeze hotărârile sau rezultatele inspecției, în special venind din partea unor persoane sau grupuri de persoane care sunt afectate de rezultatele verificărilor.

În special, organismul și personalul care răspund de verificări trebuie să fie independente din punct de vedere funcțional 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 trebuie să angajeze personalul necesar și să dețină mijloacele necesare pentru îndeplinirea corespunzătoare a sarcinilor tehnice și administrative legate de efectuarea verificărilor. Trebuie, de asemenea, să aibă acces la echipamentele necesare verificărilor excepționale.
4. Personalul responsabil cu verificările trebuie să posede:
 - formarea tehnică și profesională corespunzătoare;
 - cunoașterea corespunzătoare a cerințelor legate de verificările pe care le efectuează și o experiență suficientă în astfel de verificări;
 - abilitatea de a întocmi certificatele, procesele verbale și rapoartele care alcătuiesc dosarul oficial al inspecțiilor realizate.
5. Trebuie garantată independența personalului responsabil cu inspecțiile. Nici un oficial nu trebuie remunerat pe baza numărului de inspecții efectuate sau a rezultatelor acestor inspecții.
6. Organismul trebuie să contracteze o asigurare de răspundere civilă dacă această răspundere nu este acoperită de stat în temeiul legislației interne sau dacă inspecțiile nu sunt efectuate direct de statul membru respectiv.
7. Personalul acestui organism trebuie să păstreze secretul profesional cu privire la tot ceea ce îi află în cursul exercitării îndatoririlor sale (cu excepția autorităților administrative competente din statul în care își exercită aceste activități) în conformitate cu prezenta directivă sau cu oricare dispoziție de drept intern de punere 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).