

Miercuri, 26 februarie 2014

P7\_TA(2014)0149

## Interoperabilitatea sistemului feroviar \*\*\*I

**Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 26 februarie 2014 referitoare la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))**

(Procedura legislativă ordinară – reformare)

(2017/C 285/54)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului și Consiliului (COM(2013)0030),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (2), articolul 91 alineatul (1) și articolele 170 și 171 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0027/2013),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
  - având în vedere avizele motivate prezentate de către Parlamentul Lituaniei și Parlamentul Suediei în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
  - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 11 iulie 2013 <sup>(1)</sup>,
  - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 7 octombrie 2013 <sup>(2)</sup>,
  - având în vedere Acordul interinstituțional din 28 noiembrie 2001 privind utilizarea mai structurată a tehnicii de reformare a actelor legislative <sup>(3)</sup>,
  - având în vedere scrisoarea Comisiei pentru afaceri juridice din 16 decembrie 2013 adresată Comisiei pentru transport și turism în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) din Regulamentul de procedură,
  - având în vedere articolele 87 și 55 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru dezvoltare regională (A7-0033/2014),
- A. întrucât grupul de lucru consultativ al serviciilor juridice ale Parlamentului European, Consiliului și Comisiei consideră că propunerea în cauză nu conține nicio modificare de fond în afara celor care au fost identificate ca atare în propunere și întrucât, în ceea ce privește codificarea dispozițiilor neschimbate din actele precedente cu respectivele modificări, propunerea se limitează la o simplă codificare a actelor existente, fără modificări de fond ale acestora,
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare, modificată pentru a ține seama de recomandările grupului de lucru consultativ al serviciilor juridice ale Parlamentului European, Consiliului și Comisiei;
  2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
  3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

<sup>(1)</sup> JO C 327, 12.11.2013, p. 122.

<sup>(2)</sup> JO C 356, 5.12.2013, p. 92.

<sup>(3)</sup> JO C 77, 28.3.2002, p.1.

Miercuri, 26 februarie 2014

**P7\_TC1-COD(2013)0015****Poziția Parlamentului European adoptată în primă lectură la 26 februarie 2014 în vederea adoptării Directivei 2014/.../UE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (Reformare)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1), articolul 170 și articolul 171,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(2)</sup>,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară <sup>(3)</sup>,

întrucât:

- (1) Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(4)</sup> a fost modificată în mod substanțial de mai multe ori. Deoarece urmează să fie efectuate modificări suplimentare, este necesar ca directiva să fie reformată din motive de claritate.
- (2) 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 **și pentru a îndeplini obiectivul de coeziune teritorială**, este recomandabil, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelilor feroviare naționale, precum și accesul la aceste rețele **inclusiv pentru pasagerii cu handicap**, prin punerea în aplicare a oricăror măsuri care se pot dovedi necesare în domeniul armonizării standardelor tehnice. [AM 1]
- (3) Urmărirea obiectivului interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii ar trebui să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită facilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar **internacional** în cadrul Uniunii Europene și cu țări terțe, precum și să contribuie la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, modernizarea și exploatarea sistemului feroviar în cadrul Uniunii. [AM 2]
- (4) Exploatarea comercială a trenurilor pe tot cuprinsul rețelei feroviare necesită în special o compatibilitate excelentă între caracteristicile infrastructurii și cele ale vehiculelor, precum și o interconectare eficientă a sistemelor de informare, **de și comunicare și de emitere a biletelor** ale diferiților administratori de infrastructură și ale diverselor întreprinderi feroviare. Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de compatibilitatea și interconectarea ce se vor realiza îndeosebi prin interoperabilitatea sistemului feroviar. [AM 3]
- (5) Cadrul de reglementare în domeniul feroviar ar trebui să traseze responsabilități clare în vederea asigurării respectării normelor sanitare, **sociale**, de siguranță și privind protecția consumatorilor care se aplică rețelilor de căi ferate. [AM 4]
- (6) Există diferențe majore între normele de drept intern și normele și specificațiile tehnice interne aplicabile sistemelor, subsistemelor și componentelor feroviare, deoarece acestea încorporează tehnici 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 Uniunii **și să profite de avantajele standardizării și ale economiilor de scară în cadrul pieței unice**. [AM 5]

<sup>(1)</sup> JO C 327, 12.11.2013, p. 122.<sup>(2)</sup> JO C 356, 5.12.2013, p. 92.<sup>(3)</sup> Poziția Parlamentului European din 26 februarie 2014.<sup>(4)</sup> Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

**Miercuri, 26 februarie 2014**

- (7) 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 care să permită apariția de noi societăți pe piață. Pentru a-și spori competitivitatea lor la nivel mondial, aceste industrii necesită o piață europeană deschisă, competitivă.
- (8) Prin urmare, se recomandă să fie definite cerințe esențiale referitoare la interoperabilitatea în domeniul feroviar, pentru întreaga Uniune, care ar trebui aplicate sistemului feroviar al acesteia.
- (9) Elaborarea unor specificații tehnice de interoperabilitate (STI-uri) a demonstrat necesitatea de a fi clarificat raportul între cerințele esențiale și STI-uri, pe de o parte, și standardele europene și alte documente cu caracter normativ, pe de altă parte. În special, ar trebui să se facă o distincție clară între standardele sau părțile din standarde care este necesar să devină obligatorii în vederea realizării obiectivelor prezentei directive și standardele „armonizate” care au fost elaborate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(1)</sup>. În cazurile în care este strict necesar, STI-urile pot face o trimitere expresă la standarde sau specificații europene, care devin obligatorii din momentul în care STI respectivă este aplicabilă.
- (10) Pentru a spori cu adevărat competitivitatea sectorului feroviar al Uniunii fără a denatura concurența între principalii actori ai sistemului feroviar, este necesar ca STI-urile să fie elaborate cu respectarea principiilor deschiderii, consensului și transparenței, definite în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1025/2012.
- (11) Calitatea serviciilor feroviare din Uniune depinde, printre altele, de o compatibilitate excelentă între caracteristicile rețelei, în sensul cel mai larg, inclusiv părțile fixe ale tuturor subsistemelor vizate, și cele ale vehiculelor, inclusiv ale componentelor de bord ale tuturor subsistemelor vizate. Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de această compatibilitate.
- (12) O STI stabilește toate condițiile pe care ar trebui să le îndeplinească un element constitutiv de interoperabilitate și procedura care trebuie urmată pentru evaluarea conformității. În plus, este necesar să se precizeze faptul că fiecare element constitutiv ar trebui să treacă prin procedura de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizarea indicată în STI-uri și să fie însoțit de certificatul corespunzător.
- (13) La elaborarea unor noi STI-uri ar trebui să se urmărească întotdeauna asigurarea compatibilității cu sistemul existent. Acest lucru va contribui la promovarea competitivității sistemului feroviar și la prevenirea unor costuri suplimentare inutile generate de necesitatea de a moderniza sau reînnoi subsistemele existente pentru a asigura compatibilitatea inversă. În cazurile excepționale în care nu va fi posibilă asigurarea compatibilității, STI-urile pot stabili cadrul necesar pentru a se decide dacă subsistemul existent necesită o nouă decizie sau autorizație de punere în funcțiune și termenele aferente.
- (14) Din motive de siguranță, se impune atribuirea unui cod de identificare fiecărui vehicul pus în funcțiune. Vehiculul ar trebui să fie ulterior înregistrat într-un registru național al vehiculelor. Registrele ar trebui să poată fi consultate de toate statele membre și de anumiți operatori economici din Uniune. Registrele naționale ale vehiculelor ar trebui să fie unitare în ceea ce privește formatul datelor. În consecință, acestea ar trebui să intre sub incidența unor specificații funcționale și tehnice comune.
- (15) Dacă anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, astfel de aspecte care încă necesită să fie abordate sunt identificate ca puncte deschise într-o anexă la respectiva STI. Pentru aceste puncte deschise, până la finalizarea STI, se aplică normele naționale.
- (16) Ar trebui să se precizeze procedura de urmat în cazul cerințelor esențiale aplicabile unui subsistem care nu au fost încă tratate în STI corespunzătoare. Într-un astfel de caz, organismele cărora le revine răspunderea procedurilor de evaluare a conformității și de verificare ar trebui să fie organismele notificate menționate la articolul 17 din Directiva 2008/57/CE.

---

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind standardizarea europeană, de modificare a Directivelor 89/686/CEE și 93/15/CEE ale Consiliului și a Directivelor 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE și 2009/105/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Deciziei 87/95/CEE a Consiliului și a Deciziei nr. 1673/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 316, 14.11.2012, p. 12).

Miercuri, 26 februarie 2014

- (17) Directiva 2008/57/CE se aplică întregului sistem feroviar din cadrul Uniunii, iar domeniul de aplicare al STI-urilor este extins pentru a include și vehiculele și rețelele neincluse în sistemul feroviar transeuropean. Prin urmare, anexa I ar trebui simplificată prin eliminarea trimerelor specifice la sistemul feroviar transeuropean.
- (18) Specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de subsisteme și de interfețele acestora pot varia în funcție de utilizarea subsistemelor, de exemplu în funcție de categoriile de linii și vehicule.
- (19) Pentru a asigura punerea în aplicare progresivă a interoperabilității feroviare în întreaga Uniune și reducerea treptată a diversității sistemelor existente, STI-urile ar trebui să specifice dispozițiile care se aplică în cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente și pot să specifice termene limită pentru definitivarea sistemului vizat.
- (20) Ținând seama de abordarea treptată pentru eliminarea obstacolelor din calea interoperabilității sistemului feroviar și, prin urmare, de timpul necesar pentru adoptarea STI-urilor, ar trebui luate măsuri pentru a se evita o situație în care statele membre adoptă noi norme naționale ori inițiază proiecte care sporesc diversitatea sistemului actual.
- (21) Pentru a elimina obstacolele din calea interoperabilității și ca urmare a extinderii domeniului de aplicare al STI-urilor la întregul sistem feroviar din Uniune, este necesar să se reducă treptat volumul de norme naționale. Normele naționale ar trebui să se împartă în norme strict legate de cerințele locale și norme necesare pentru a acoperi punctele deschise din STI-uri. Al doilea tip de norme ar trebui eliminate treptat ca urmare a închiderii punctelor deschise din STI-uri.
- (22) Adoptarea unei abordări treptate respectă nevoile speciale ale obiectivului de interoperabilitate a sistemului feroviar, caracterizat prin existența unor vehicule și infrastructuri naționale învechite care necesită investiții mari pentru adaptare și înnoire, și trebuie să se acorde o atenție specială pentru a nu sancționa din punct de vedere economic căile ferate, în raport cu alte moduri de transport.
- (23) Având în vedere întinderea și complexitatea sistemului feroviar, s-a dovedit necesar, din motive practice, ca acest sistem să fie divizat în următoarele subsisteme: infrastructură, control-comandă și semnalizare terestre, control-comandă și semnalizare la bord, energie, material rulant, exploatare și gestionarea traficului, întreținere, aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă. Pentru fiecare dintre aceste subsisteme trebuie să fie precizate cerințele esențiale și trebuie să fie stabilite specificațiile tehnice, îndeosebi cele privind elementele constitutive și interfețele, astfel încât să fie respectate aceste cerințe esențiale. Același sistem este divizat în capital fix și circulant, care cuprinde, pe de o parte, rețeaua, compusă din linii, stații, terminale și orice alte echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatării continue și în condiții de siguranță a sistemului, și, pe de altă parte, toate vehiculele care circulă în această rețea. Prin urmare, în înțelesul prezentei directive, un vehicul este compus dintr-un subsistem (material rulant) și, după caz, alte subsisteme (în special subsistemul control-comandă și semnalizare la bord). **Deși sistemul este divizat în mai multe elemente, Agenția Europeană a Căilor Ferate („agenția”) ar trebui să aibă o privire de ansamblu asupra acestuia în vederea garantării siguranței și a interoperabilității.** [AM 6]
- (24) Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap la care Uniunea este parte stabilește accesibilitatea ca fiind unul dintre principiile sale generale și impune statelor parte să ia măsurile adecvate pentru a garanta accesul persoanelor cu handicap în condiții egale cu celelalte persoane, inclusiv prin elaborarea, promulgarea și monitorizarea punerii în aplicare a unor standarde și îndrumări minime privind accesibilitatea. Prin urmare, accesibilitatea **pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă** este o cerință importantă pentru interoperabilitatea sistemului feroviar, **în conformitate cu legislația Uniunii privind călătorii cu mobilitate redusă.** [AM 7]
- (25) Punerea în aplicare a dispozițiilor privind interoperabilitatea sistemului feroviar nu ar trebui să genereze bariere nejustificate din perspectiva raportului cost-beneficiu pentru păstrarea rețelei feroviare existente în fiecare stat membru, dar ar trebui să nu piardă din vedere obiectivul interoperabilității.
- (26) STI-urile au, de asemenea, un impact asupra condițiilor de utilizare a transportului feroviar de către beneficiari și, în consecință, este necesar să fie consultați beneficiarii, **inclusiv organizațiile persoanelor cu handicap,** asupra aspectelor care îi privesc. [AM 8]

**Miercuri, 26 februarie 2014**

- (27) Fiecare stat membru interesat ar trebui să aibă posibilitatea de a aplica anumite STI-uri într-un număr limitat de situații temeinic justificate. Este necesar să se definească în mod clar aceste situații, precum și procedurile care trebuie urmate în cazul neaplicării STI.
- (28) Elaborarea STI-urilor și aplicarea lor la sistemul feroviar nu ar trebui să împiedice inovația tehnologică, care ar trebui să fie direcționată spre ameliorarea performanțelor economice.
- (29) Pentru respectarea dispozițiilor corespunzătoare privind procedurile de achiziții din sectorul feroviar și, în special, ale Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>, entitățile contractante ar trebui să includă specificațiile tehnice în documentațiile generale sau în condițiile contractuale pentru fiecare contract. În acest scop, este necesar să se elaboreze un set de norme, care să servească drept referințe pentru aceste specificații tehnice.
- (30) Ar fi în interesul Uniunii să existe un sistem internațional de standardizare capabil să genereze standarde care să fie utilizate efectiv de cei implicați în comerțul internațional și care să respecte cerințele politicii Uniunii. Prin urmare, organizațiile europene de standardizare ar trebui să continue cooperarea lor cu organisme de standardizare internaționale.
- (31) 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 Uniunii și pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar.
- (32) Procedurile care reglementează metodele de evaluare a conformității sau a adecvării elementelor constitutive la utilizarea propusă ar trebui să aibă la bază utilizarea modulelor care intră sub incidența Deciziei 2010/713/UE a Comisiei <sup>(2)</sup>. În măsura posibilului și în scopul promovării dezvoltării industriale, se recomandă elaborarea unor proceduri care să implice un sistem de asigurare a calității.
- (33) Conformitatea elementelor constitutive este legată în principal de domeniul lor de utilizare, pentru a garanta interoperabilitatea sistemului și nu numai circulația lor liberă pe piața Uniunii. Ar trebui să fie evaluat gradul de adecvare la utilizarea propusă a elementelor constitutive care au un rol decisiv din punctul de vedere al siguranței, disponibilității sau economiei sistemului. De aceea, nu este necesar ca fabricantul să aplice marcajul „CE” pe elementele constitutive care sunt reglementate prin dispozițiile prezentei directive. Pe baza evaluării conformității și/sau a adecvării pentru utilizare, declarația de conformitate a fabricantului ar trebui să fie suficientă.
- (34) Cu toate acestea, producătorii sunt obligați să aplice marcajul „CE” pe anumite componente, pentru a certifica conformitatea acestora cu alte dispoziții ale Uniunii aplicabile.
- (35) La data intrării în vigoare a unei STI, o serie de elemente constitutive de interoperabilitate se comercializează deja. Ar trebui să se prevadă o perioadă de tranziție, astfel încât aceste elemente constitutive să poată fi integrate într-un subsistem chiar și în cazul în care nu respectă cu strictețe respectiva STI.
- (36) Subsistemele care constituie sistemul feroviar ar trebui supuse unei proceduri de verificare. Această verificare ar trebui să permită entităților responsabile cu punerea lor în funcțiune să se asigure că în etapele de proiectare, construcție și punere în funcțiune rezultatele concordă cu reglementările și normele tehnice, precum și cu dispozițiile operaționale în vigoare. Ea ar trebui, de asemenea, să permită producătorilor să se bazeze pe principiul egalității de tratament în orice stat membru.
- (37) După punerea în funcțiune a unui subsistem, ar trebui să fie asigurată exploatarea și întreținerea acestuia în conformitate cu cerințele esențiale aplicabile. În temeiul Directivei .../.../UE a Parlamentului European și a Consiliului (Directiva privind siguranța feroviară) <sup>(3)</sup>, răspunderea pentru îndeplinirea acestor cerințe aparține, pentru subsistemul corespunzător, administratorului de infrastructură sau întreprinderii feroviare respective.

<sup>(1)</sup> Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale (JO L 134, 30.4.2004, p. 1).

<sup>(2)</sup> Deciziei 2010/713/UE a Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind modulele pentru procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și de verificare CE care trebuie utilizate în specificațiile tehnice de interoperabilitate adoptate în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 319, 4.12.2010, p. 1-52).

<sup>(3)</sup> Directiva .../.../UE a Parlamentului European și a Consiliului din ... (JO L ...).

Miercuri, 26 februarie 2014

- (38) Ar trebui să fie clarificată procedura de punere în funcțiune a vehiculelor și instalațiilor fixe, avându-se în vedere responsabilitățile administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare.
- (39) Pentru a facilita punerea în funcțiune a vehiculelor și pentru a reduce sarcina administrativă, noțiunea unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul, valabilă în întreaga Uniune, ar trebui inclusă drept condiție prealabilă pentru ca întreprinderile feroviare să poată pune în funcțiune un vehicul. În plus, această noțiune corespunde mai bine Deciziei nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>.
- (39a) ***Pentru a crea un spațiu feroviar unic european, a reduce costurile și durata procedurilor de autorizare și a îmbunătăți siguranța feroviară, procedurile de autorizare trebuie raționalizate și armonizate la nivelul Uniunii. Aceasta impune o distribuire clară a sarcinilor și responsabilităților între agenție și autoritățile naționale de siguranță pe parcursul perioadei de tranziție.***

***Agenția ar trebui să utilizeze expertiza valoroasă, cunoștințele locale și experiența autorităților naționale de siguranță. Aceasta ar trebui să delege sarcini și responsabilități specifice autorităților naționale de siguranță în temeiul unor acorduri contractuale, astfel cum sunt descrise la articolul 22a, însă ar trebui să ia decizia finală în cadrul tuturor procedurilor de autorizare. [AM 9]***

- (40) Pentru a se asigura trasabilitatea vehiculelor și a istoricului acestora, referințele autorizațiilor de introducere pe piață ale vehiculelor ar trebui înregistrate împreună cu celelalte date referitoare la vehicule. [AM 10]
- (41) STI-urile ar trebui să specifice procedurile de verificare a compatibilității dintre vehicule și rețea după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculelor și înainte de decizia de punere în funcțiune ***începerea unei noi exploatare***. [AM 11]
- (42) Pentru a ajuta întreprinderile feroviare să decidă cu privire la punerea în funcțiune a unui vehicul și pentru a se evita verificările redundante și sarcinile administrative inutile, normele naționale ar trebui, de asemenea, clasificate pentru a se stabili echivalența între normele naționale din state membre diferite care se referă la aceleași subiecte.
- (43) Organismele notificate cărora le revine răspunderea pentru examinarea procedurilor de evaluare a conformității și a adecvării la utilizare a elementelor constitutive, împreună cu procedura de evaluare a subsistemelor, ar trebui să-și coordoneze deciziile cât mai atent posibil, îndeosebi în absența specificațiilor europene.
- (44) Acreditarea transparentă, prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup>, care să asigure nivelul necesar de încredere în certificatele de conformitate, ar trebui considerată de autoritățile publice naționale din întreaga Uniune drept mijlocul preferat de demonstrare a competenței tehnice a organismelor notificate și, mutatis mutandis, a organismelor desemnate să verifice conformitatea cu normele naționale. Cu toate acestea, autoritățile naționale pot considera că dispun de mijloacele adecvate pentru a realiza ele însele această evaluare. În asemenea cazuri, în vederea asigurării nivelului adecvat de credibilitate a evaluărilor realizate de alte autorități naționale, acestea ar trebui să furnizeze Comisiei și celorlalte state membre documentele justificative necesare pentru a demonstra că organismele de evaluare a conformității evaluate respectă cerințele legale corespunzătoare.
- (45) Prezenta directivă ar trebui să se limiteze la stabilirea cerințelor de interoperabilitate pentru elementele constitutive și subsistemele de interoperabilitate. Pentru a facilita respectarea cerințelor menționate, este necesar să se prevadă prezumția de conformitate a elementelor constitutive și subsistemelor de interoperabilitate care respectă standardele armonizate adoptate în concordanță cu Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 în scopul formulării specificațiilor tehnice detaliate ale cerințelor respective.
- (46) STI-urile ar trebui revizuite periodic. În cazurile în care se descoperă deficiențe în STI-uri, ar trebui să se solicite Agenției emiterea unui aviz care, în anumite condiții, ar putea fi publicat și folosit de toate părțile interesate (inclusiv de către industrie și organismele notificate) drept mijloc acceptabil de conformitate până la revizuirea STI-urilor respective.

<sup>(1)</sup> Deciziei nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor și de abrogare a Deciziei 93/465/CEE a Consiliului (JO L 218, 13.8.2008, p. 82).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

Miercuri, 26 februarie 2014

- (46a) **Măsurile de reglementare ar trebui completate de inițiative care vizează acordarea de sprijin financiar tehnologiilor inovatoare și interoperabile din sectorul feroviar, cum ar fi proiectul „Shift2Rail”. [AM 12]**
- (47) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume interoperabilitatea la nivelul Uniunii a sistemului feroviar, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, întrucât niciun stat membru nu este în măsură să adopte măsurile necesare pentru realizarea acestui grad de interoperabilitate, și, în consecință, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (48) ~~În scopul de a modifica anumite~~ **În vederea modificării anumitor** elemente neesențiale din prezenta directivă, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei referitor la ~~în ceea ce privește~~ adaptarea la progresul tehnic a anexei II ~~în ceea ce privește~~ **privind** divizarea sistemului feroviar în subsisteme și descrierea acestor subsisteme, conținutul STI-urilor și modificările aduse STI-urilor, inclusiv modificările necesare pentru a remedia deficiențele din STI-uri, **domeniul de aplicare și conținutul declarației „CE” de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, procedurile de verificare pentru subsisteme, inclusiv principiile generale, conținutul, procedura și documentele legate de procedura „CE” de verificare și de procedura de verificare în cazul normelor naționale.** Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu. [AM 13]
- (49) În vederea soluționării deficiențelor descoperite în STI-uri, Comisia ar trebui să adopte acte delegate de modificare a STI-urilor respective prin procedură de urgență.
- (50) Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a se asigura punerea în aplicare a articolului 6 alineatul (1) din prezenta directivă referitor la mandatul agenției de a elabora STI-uri și modificări ale acestora și de a furniza Comisiei recomandările relevante.
- (51) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentei directive, Comisia ar trebui să fie investită cu competențe de executare cu privire la: conținutul dosarului care trebuie să însoțească cererea de neaplicare a uneia sau mai multor STI-uri sau a unor părți ale acestora, detaliile, formatul și modalitățile de transmitere ale respectivului dosar; ~~domeniul de aplicare și conținutul declarației~~ **formatul și detaliile informațiilor incluse în declarația CE** de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, ~~formatul și detaliile cu privire la informațiile incluse în aceasta;~~ clasificarea normelor naționale notificate în diferite grupe, cu scopul de a facilita verificările compatibilității dintre echipamentele fixe și mobile; ~~procedurile de verificare pentru subsisteme, inclusiv principiile generale, conținutul, procedura și documentele legate de procedura de verificare „CE”, precum și de procedura de verificare în cazul normelor naționale;~~ modelele de declarație de verificare „CE” și de declarație de verificare în cazul normelor naționale și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare; specificațiile comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrul de infrastructură. Aceste competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup>. [AM 14]
- (52) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative, statele membre și-au luat angajamentul de a adăuga la notificarea măsurilor lor de transpunere, în cazuri justificate, unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că transmiterea unor astfel de documente este justificată.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Miercuri, 26 februarie 2014

- (53) Obligația de a transpune prezenta directivă în dreptul intern ar trebui limitată la acele dispoziții care reprezintă o modificare de fond față de directivele anterioare. Obligația de a transpune dispozițiile care rămân nemodificate decurge din directivele anterioare.
- (54) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre referitoare la termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menționate în anexa IV partea B,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

## CAPITOLUL 1 DISPOZIȚII GENERALE

### Articolul 1

#### Obiectul și domeniul de aplicare

- (1) Prezenta directivă stabilește condițiile care trebuie să fie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității în sistemul feroviar al Uniunii într-un mod care să asigure compatibilitatea cu dispozițiile Directivei .../.../UE [Directiva privind siguranța feroviară]. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și calificarea profesională și condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa. **Urmărirea acestui obiectiv presupune în mod obligatoriu stabilirea unui nivel optim de armonizare tehnică, care să facă posibilă participarea la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, modernizarea și exploatarea sistemului feroviar din Uniune.** [AM 15]
- (2) Prezenta directivă stabilește, pentru fiecare subsistem, dispozițiile referitoare la elementele constitutive de interoperabilitate, la interfețe și proceduri, precum și condițiile de compatibilitate generală a sistemului feroviar, necesare pentru realizarea interoperabilității sale.
- (3) ~~Următoarele sisteme sunt excluse~~ **Statele membre pot exclude** din domeniul de aplicare al prezentei directive **măsurilor prin care se pune în aplicare prezenta directivă:** [AM 16]
- (a) metrourele, tramvaiele, **trenurile cu rol de tramvai** și sistemele feroviare ușoare; [AM 17]
- (b) rețelele care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatarea de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și întreprinderile feroviare care operează exclusiv pe aceste rețele.
- (ba) infrastructura feroviară privată și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură, atunci când aceasta este utilizată doar de proprietarul său pentru propriile operațiuni de transport de marfă;** [AM 19]
- (bb) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică.** [AM 20]
- (4) ~~Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al măsurilor prin care se pune în aplicare prezenta directivă:~~
- (a) ~~infrastructura feroviară privată și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură, dacă există, și exclusiv în folosul proprietarului pentru propriile operațiuni de transport de marfă;~~
- (b) ~~infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică.~~ [AM 21]

### Articolul 2

#### Definiții

În sensul prezentei directive:

- (1) „sistemul feroviar al Uniunii” înseamnă elementele **sistemelor feroviare convenționale și de mare viteză** enumerate în anexa I **punctele 1 și 2;** [AM 22]



Miercuri, 26 februarie 2014

- (2) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea unui sistem feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță pentru aceste linii. **Această capacitate depinde de toate condițiile tehnice, operaționale și de reglementare care trebuie îndeplinite în vederea respectării cerințelor esențiale;** [AM 23]
- (3) „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar capabil să circule pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune, cu o compunere fixă sau variabilă. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale; [AM 24]
- (4) „rețea” înseamnă liniile, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatarei continue și în condiții de siguranță a sistemului feroviar;
- (5) „subsisteme” înseamnă părțile structurale și funcționale ale sistemului feroviar, așa cum se indică în anexa II;
- (5a) **„subsistem mobil” înseamnă subsistemul material rulant, subsistemul control-comandă și semnalizare la bord și vehiculul, atunci când este compus dintr-un subsistem;** [AM 25]
- (6) „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau destinat să fie încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar, inclusiv atât obiectele tangibile, cât și cele intangibile;
- (7) „cerințe esențiale” înseamnă toate condițiile precizate în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;
- (8) „specificație europeană” înseamnă o specificație tehnică comună, o aprobare tehnică europeană conform definiției din anexa XXI la Directiva 2004/17/CE sau un standard european conform definiției de la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;
- (9) „specificație tehnică de interoperabilitate” (STI) înseamnă o specificație adoptată în conformitate cu prezenta directivă pe care trebuie să o respecte fiecare subsistem sau parte de subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar;
- (9a) **„organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care a fost notificat sau desemnat ca fiind responsabil de activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție. Un organism de evaluare a conformității este clasificat ca „organism notificat” după notificarea existenței sale de către un stat membru. Un organism de evaluare a conformității este clasificat ca „organism desemnat” după desemnarea sa de către un stat membru;** [AM 27]
- (10) „parametri de bază” înseamnă orice condiție tehnică, operațională sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI-urile aplicabile;
- (11) „caz special” înseamnă orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI-uri, temporare sau definitive, din cauza constrângerilor geografice, topografice sau de mediu urban sau de compatibilitate cu sistemul existent, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua Uniunii, gabaritul, ecartamentul sau entraxa liniilor de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din țări sau destinate acestora;
- (12) „modernizare” înseamnă orice lucrare de modificare **majoră** a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE”, în cazul în care există un astfel de dosar, și care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;. **În cazul în care modificarea care urmează să fie făcută privește un subsistem sau un vehicul, STI relevantă indică dacă modificarea respectivă trebuie considerată ca fiind majoră și, dacă da, motivele care justifică această clasificare.** [AM 28]
- (13) „reînnoire” înseamnă orice lucrare **majoră** de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;. **În cazul în care înlocuirea care urmează să fie făcută privește un subsistem sau un vehicul, STI relevantă indică dacă modificarea respectivă trebuie considerată ca fiind majoră și, dacă da, motivele care justifică această clasificare** [AM 29].
- (14) „sistem feroviar existent” înseamnă structura compusă din liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar existent, precum și vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;

Miercuri, 26 februarie 2014

- (15) „înlocuire în cadrul întreținerii” înseamnă orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;
- (16) „punere în funcțiune” înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem sau un vehicul este dat în exploatare;
- (17) „parte contractantă” înseamnă o entitate, publică sau privată, care comandă proiectarea și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem. Entitatea în cauză poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau un deținător, **o entitate responsabilă de întreținere** sau un concesionar responsabil pentru desfășurarea unui proiect; [AM 30]
- (18) „deținător” înseamnă persoana sau entitatea care exploatează un vehicul ca mijloc de transport, fie că este proprietarul vehiculului, fie că are dreptul de a-l utiliza, și este înregistrată ca atare în ~~Registrul național al~~ **registrele vehiculelor (RNV) menționat la articolul 44 menționate la articolele 43 și 43a**; [AM 31]
- (18a) „proprietar” înseamnă persoana sau entitatea care este proprietarul vehiculului și este înregistrată ca atare în registrele vehiculelor menționate la articolele 43 și 43a**; [AM 32]
- (19) „proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare” înseamnă orice proiect al cărui stadiu de planificare/construcție a atins un punct în care o schimbare în specificațiile tehnice ar putea compromite viabilitatea proiectului așa cum a fost prevăzut;
- (20) „standard armonizat” înseamnă un standard european conform definiției de la articolul 2 punctul 1 litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;
- (21) „autoritate națională de siguranță” înseamnă o „autoritate de siguranță”, astfel cum este definită la articolul 3 din Directiva .../.../UE [Directiva privind siguranța feroviară];
- (22) „tip” înseamnă un tip de vehicul ce definește caracteristicile de proiectare de bază ale vehiculului care fac obiectul unui certificat de examinare a tipului sau a proiectului descris în modulul de verificare relevant;
- (23) „serie” înseamnă un număr de vehicule identice aparținând unui singur tip de model;
- (24) „entitate responsabilă de întreținere” înseamnă o entitate care răspunde de întreținere conform definiției de la articolul 3 din Directiva .../.../UE [Directiva privind siguranța feroviară];
- (25) „sistem feroviar ușor” înseamnă un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o capacitate și viteze mai mici decât sistemul feroviar greu și sistemul de metrou, dar cu o capacitate și viteze mai mari decât sistemele de tramvai. Sistemele feroviare ușoare pot avea propria prioritate de trecere sau o pot împărți cu traficul rutier și, de obicei, nu schimbă vehicule cu sistemele care transportă călători sau marfă pe distanțe lungi;
- (26) „norme naționale” înseamnă toate normele obligatorii **notificate de un stat membru** care cuprind cerințele tehnice sau de siguranță feroviară impuse la nivelul statelor membre și aplicabile ~~întreprinderilor feroviare~~ **actorilor din domeniul feroviar**, indiferent de organismul emitent; [AM 33]
- (27) „stare de funcționare nominală” înseamnă modul normal de funcționare, precum și condițiile de avarie (inclusiv uzură) previzibile, în limitele și condițiile de utilizare specificate în dosarele tehnice și de întreținere;
- (27a) „zonă de utilizare” înseamnă rețeaua sau rețelele din Uniune, fie dintr-un stat membru, fie dintr-un grup de state membre, cu care un vehicul este compatibil din punct de vedere tehnic, conform dosarului său tehnic**; [AM 34]
- (27b) „rețea feroviară izolată” înseamnă rețeaua feroviară a unui stat membru sau o porțiune a acesteia, cu un ecartament de 1 520 mm, care este, din punct de vedere geografic sau tehnic, distinctă de rețeaua europeană cu ecartament nominal standard (1 435 mm – denumit în continuare „ecartament standard”), și care, alături de țări terțe, este bine integrată în rețeaua feroviară cu ecartament de 1 520 mm, dar este izolată de rețeaua standard a Uniunii**; [AM 35]
- (28) „mijloace acceptabile de conformitate” înseamnă avize neobligatorii emise de agenție pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu cerințele esențiale, **pentru a compensa temporar deficiențele unei STI până la modificarea acesteia**; [AM 36]

Miercuri, 26 februarie 2014

- (28a) **„mijloace naționale acceptabile de conformitate” înseamnă alte mijloace de conformitate prevăzute într-un stat membru, care oferă o prezumție de conformitate cu secțiunea relevantă din normele naționale. Aceste mijloace naționale acceptabile de conformitate sunt notificate agenției. [AM 37]**
- (29) „introducere pe piață” înseamnă prima punere la dispoziție pe piața Uniunii a unui element constitutiv de interoperabilitate, subsistem sau vehicul gata să funcționeze în starea de funcționare nominală;
- (30) „fabricant” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care fabrică un element constitutiv de interoperabilitate sau un subsistem ori care îl dă spre proiectare sau spre fabricare și îl comercializează sub numele sau marca sa;
- (31) „reprezentant autorizat” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care a primit un mandat scris din partea unui fabricant **sau a unei părți contractante** pentru a acționa în numele acestuia **său** în legătură cu sarcini specificate; [AM 38]
- (32) „specificație tehnică” înseamnă un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, **subsistem**, proces sau serviciu; [AM 39]
- (33) „acreditare” are semnificația care i s-a atribuit prin Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
- (34) „organism național de acreditare” are semnificația care i s-a atribuit prin Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
- (35) „evaluare a conformității” înseamnă procesul prin care se arată dacă s-au îndeplinit cerințele specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un sistem, o persoană sau un organism;
- (36) „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care efectuează activități de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție;
- (37) „persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă” înseamnă orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, o poate împiedica să utilizeze deplin și efectiv mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei **și care are nevoie, prin urmare, de servicii speciale**; [AM 40]
- (38) „administrator de infrastructură” înseamnă un administrator de infrastructură conform definiției de la articolul 3 din Directiva .../... UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup> [privind instituirea spațiului feroviar unic european];
- (39) „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară conform definiției de la articolul 3 din Directiva .../.../UE [privind instituirea spațiului feroviar unic european] și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere. Acest termen include și întreprinderile care asigură numai tracțiunea.

### Articolul 3

#### Cerințe esențiale

- (1) Sistemul feroviar, subsistemele și elementele de interoperabilitate, inclusiv interfețele, respectă cerințele esențiale aplicabile.
- (2) Specificațiile tehnice menționate la articolul 34 din Directiva 2004/17/CE, necesare pentru a completa specificațiile europene sau alte standarde care se aplică la nivelul Uniunii, nu contravin cerințelor esențiale.

**(2a) Nicio persoană nu poate fi discriminată, direct sau indirect, pe baza unui handicap. Pentru ca toți cetățenii Uniunii să se poată bucura de beneficiile instituirii unui spațiu fără frontiere interne, statele membre asigură existența unui sistem feroviar fără bariere. [AM 41]**

<sup>(1)</sup> Directiva .../... UE a Parlamentului European și a Consiliului din ... [privind instituirea spațiului feroviar unic european] (JO L ...).

Miercuri, 26 februarie 2014

CAPITOLUL II  
SPECIFICAȚII TEHNICE DE INTEROPERABILITATE

Articolul 4

Conținutul specificațiilor tehnice de interoperabilitate

- (1) Fiecare subsistem definit în anexa II 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.
- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 46 referitor la adaptarea la progresul tehnic a anexei II în ceea ce privește divizarea sistemului feroviar în subsisteme și descrierea acestor subsisteme.
- (3) Subsistemele ~~trebuie să fie~~ **fixe sunt** conforme cu STI-urile în vigoare la data ~~punerii lor~~ **primei numiri a unui organism notificat și cel târziu la data acordării autorizațiilor de construcție. Vehiculele sunt** în funcțiune, a modernizării sau a reînnoirii lor, în conformitate cu prezenta directivă; **STI-urile și respectă normele naționale în vigoare la data primei numiri a unui organism notificat.** Această conformitate este menținută și această respectare a normelor sunt menținute în permanență pe durata utilizării subsistemului. [AM 42]
- (4) Fiecare STI:
- (a) prezintă domeniul său de aplicare (partea de rețea sau vehicule menționate în anexa I; subsistemul sau partea de subsistem menționate în anexa II);
  - (b) stabilește cerințele esențiale pentru subsistemul în cauză și interfețele acestuia cu alte subsisteme;
  - (c) definește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de către subsistem și interfețele sale cu alte subsisteme. În cazul în care este necesar, aceste specificații pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului;
  - (d) determină elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv al standardelor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar. **Aceasta include identificarea pieselor de schimb feroviare care trebuie standardizate în conformitate cu articolul 41 din Regulamentul (UE) nr. .../... al Parlamentului European și al Consiliului** <sup>(1)</sup>. **Lista pieselor de schimb care trebuie standardizate, inclusiv piesele existente, este inclusă în fiecare STI;** [AM 43]
  - (e) indică, pentru fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, pe de o parte, sau a verificării „CE” a subsistemelor, pe de altă parte. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în Decizia 2010/713/UE;
  - (f) indică strategia de 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, inclusiv, ~~acolo unde este necesar,~~ să se fixeze termene de finalizare a acestor etape. **Calendarul de stabilire a etapelor este legat de o evaluare care să analizeze costurile și beneficiile estimate ale punerii în aplicare a acestuia și repercusiunile prevăzute asupra operatorilor și agenților economici afectați;** [AM 44]
  - (g) indică, pentru personalul respectiv, calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță la locul de muncă necesare pentru exploatarea și întreținerea subsistemului în cauză, precum și pentru aplicarea STI-urilor.
  - (h) indică dispozițiile aplicabile subsistemelor și tipurilor de vehicule existente, în special în cazul modernizării și al reînnoirii, cu și fără o nouă autorizație sau decizie de punere în funcțiune;

<sup>(1)</sup> **Regulamentul (UE) nr. .../... al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L ...).**

Miercuri, 26 februarie 2014

- (i) indică parametrii care trebuie verificați ~~de întreprinderea feroviară și procedurile care trebuie aplicate pentru verificarea acestor parametri după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculului și înainte de decizia de punere în funcțiune~~ pentru a se asigura compatibilitatea dintre vehicule și rutele pe care acestea sunt destinate să fie folosite. [AM 45]
- (ia) **indică parametrii specifici care trebuie verificați și furnizează descrieri privind reînnoirea, îmbunătățirea sau înlocuirea pieselor de schimb sau a elementelor constitutive de interoperabilitate care fac obiectul articolului 21 alineatul (3).** [AM 46]
- (5) Fiecare STI este elaborată plecându-se de la examinarea subsistemului existent și indică un subsistem-țintă care poate fi obținut în mod progresiv și într-un interval de timp rezonabil. În acest fel, adoptarea treptată a STI-urilor și respectarea lor facilitează realizarea progresivă a interoperabilității sistemului feroviar în respectivul interval de timp.
- (6) STI-urile mențin în mod corespunzător compatibilitatea sistemului feroviar existent al fiecărui stat membru. În acest scop, pot fi prevăzute cazuri speciale pentru fiecare STI, atât în ceea ce privește rețeaua, cât și în ceea ce privește vehiculele, mai ales în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul sau entaxa liniilor de cale ferată, precum și vehiculele provenite din țări sau destinate acestora. Pentru fiecare caz specific, STI-urile prevăd modalitățile de aplicare a elementelor din standard prevăzute la alineatul (4) literele (c)-(g).
- (7) În cazul în care anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, acestea se identifică în mod clar într-o anexă la STI ca puncte deschise.
- (8) STI-urile nu împiedică statele membre să adopte decizii referitoare la utilizarea infrastructurilor pentru deplasarea vehiculelor care nu intră sub incidența STI-urilor.
- (9) Atunci când acest lucru este absolut necesar pentru realizarea obiectivului prezentei directive, STI-urile pot conține o trimitere explicită, clar identificată, la standarde sau specificații europene sau internaționale sau la documente tehnice publicate de agenție. În astfel de cazuri, aceste standarde, specificații (sau părți relevante din acestea) sau documente tehnice sunt considerate anexe la STI respectivă și devin obligatorii din momentul în care STI este aplicabilă. În lipsa unor astfel de standarde, specificații sau documente tehnice și până la elaborarea acestora, se poate face trimitere la alte acte normative identificate în mod clar, care sunt ușor accesibile și care se află în domeniul public.

## Articolul 5

### Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI-urilor

- (1) Comisia emite un mandat agenției pentru ca aceasta să elaboreze STI-urile și modificările aduse acestora, precum și să furnizeze Comisiei recomandările relevante.
- (1a) 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 viabile.** [AM 47]
- (2) Fiecare proiect de STI se elaborează în următoarele etape.
- (a) Agenția identifică parametrii fundamentali pentru STI respectivă, 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.
- (b) Agenția elaborează proiectul de STI pe baza acestor parametri fundamentali. După caz, agenția ține seama de progresul tehnic, de lucrările de standardizare 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 a beneficiilor estimate prin punerea în aplicare a STI-urilor. Această evaluare indică consecințele scontate pentru toți operatorii și agenții economici în cauză **și tine seama în mod cuvenit de cerințele Directivei .../.../UE [Directiva privind siguranța feroviară]. Statele membre participă la evaluare furnizând, dacă este cazul, datele necesare.** [AM 48]

- (3) Pentru a ține seama de evoluția tehnologiei sau de cerințele sociale, agenția elaborează STI-urile și modificările acestora în temeiul mandatului menționat la alineatul (1) în conformitate cu articolele 4 și 15 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția] și respectând principiile deschiderii, consensului și transparenței, definite în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1025/2012.

Miercuri, 26 februarie 2014

(4) ~~Pe perioada lucrărilor~~ **Comitetul prevăzut la articolul 48 este informat cu regularitate în legătură cu lucrările** de elaborare a STI-urilor. **Pe perioada acestor lucrări, la cererea comitetului,** Comisia ~~poate formula~~ **formulează** orice termeni de referință sau orice recomandări utile privind conceperea STI-urilor și analiza costuri-beneficii. În special, Comisia 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. [AM 49]

(5) În cazul în care trebuie puse în funcțiune simultan subsisteme diferite, din motive de compatibilitate tehnică, datele intrării în vigoare a STI-urilor corespunzătoare trebuie să coincidă.

(6) 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.

(7) În conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția], agenția întocmește și actualizează periodic lista asociațiilor și a organismelor care îi reprezintă pe utilizatori și care trebuie consultate. Această listă **cuprinde în mod obligatoriu asociații și organisme reprezentative din toate statele membre și** poate fi reexaminată și actualizată la solicitarea unui stat membru sau la inițiativa Comisiei. [AM 50]

(8) Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI-urilor iau în considerare avizul partenerilor sociali, **reprezentativi din toate statele membre** în privința condițiilor menționate la articolul 4 alineatul (3) ~~(4)~~ litera (g) **și în orice altă STI care afectează direct sau indirect personalul implicat.** În acest scop, agenția consultă partenerii sociali înainte de a prezenta Comisiei recomandări cu privire la STI-uri și la modificările aduse acestora. Partenerii sociali sunt consultați în cadrul comitetului de dialog sectorial instituit în conformitate cu Decizia 98/500/CE a Comisiei <sup>(1)</sup>. Partenerii sociali își emit avizul în termen de trei luni. [AM 51]

(9) Atunci când revizuirea unei STI conduce la o modificare a cerințelor, noua versiune a STI asigură compatibilitatea cu subsistemele puse în funcțiune în conformitate cu versiunile anterioare ale STI.

(10) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 46, acte delegate referitoare la STI-uri și la modificările acestora.

În cazul în care se descoperă deficiențe în STI-uri în conformitate cu articolul 6, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 47 dacă există motive imperative de urgență care impun acest lucru.

#### Articolul 6

##### Deficiențe ale STI-urilor

(1) Dacă, după adoptarea unei STI, se constată că aceasta prezintă o deficiență, respectiva STI se modifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (3).

(2) Până la revizuirea STI, Comisia poate solicita un aviz din partea agenției. Comisia analizează avizul agenției și informează statele membre în legătură cu concluziile sale.

(3) La cererea Comisiei, avizele agenției menționate la alineatul (2) constituie mijloace acceptabile de punere în conformitate în vederea îndeplinirii cerințelor esențiale și, prin urmare, pot fi folosite pentru evaluarea proiectelor.

**(3a) Un membru al rețelei de organisme reprezentative poate acționa în calitate de solicitant pentru a solicita avize cu privire la deficiențele din cadrul STI-urilor prin intermediul Comisiei. Solicitantul este informat cu privire la decizia luată. Comisia prezintă în mod convenit motivele care stau la baza oricărui refuz.** [AM 52]

<sup>(1)</sup> Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european (JO L 225, 12.8.1998, p. 27).

Miercuri, 26 februarie 2014

## Articolul 7

### Neaplicarea STI-urilor

- (1) Se permite statelor membre să nu aplice una sau mai multe STI-uri sau părți ale acestora în următoarele cazuri:
- (a) pentru un proiect de subsistem nou sau de parte a acestuia, pentru reînnoirea sau modernizarea unui sistem existent sau a unei părți a acestuia sau pentru orice element menționat la articolul 1 alineatul (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care face obiectul unui contract în curs de executare la data aplicării acestor STI-uri;
  - (b) 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 acest caz, neaplicarea STI-urilor este limitată în timp;
  - (c) pentru orice proiect de reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent sau a unei părți a acestuia, în cazul în care aplicarea acestor STI-uri ar compromite **grav** viabilitatea economică a proiectului. [AM 53]
- (2) În cazul menționat la alineatul (1) litera (a), fiecare stat membru transmite Comisiei, în termen de un an de la data intrării în vigoare a fiecărei STI, o listă de proiecte care se desfășoară pe teritoriul său și care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare.
- (3) În toate cazurile menționate la alineatul (1), statul membru în cauză prezintă Comisiei o cerere de neaplicare a STI în care se precizează și dispozițiile alternative pe care statul membru intenționează să le aplice în locul respectivei STI. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, conținutul dosarului care însoțește cererea de neaplicare a uneia sau mai multor STI-uri sau părți din acestea, detaliile, formatul și modalitățile de transmitere ale respectivului dosar. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3). Comisia verifică respectivul dosar, analizează dispozițiile alternative pe care statul membru intenționează să le aplice în locul STI, decide dacă acceptă sau nu cererea de neaplicare a STI și informează statul membru cu privire la decizia luată.
- (4) Până la adoptarea deciziei Comisiei, statul membru poate aplica fără întârziere dispozițiile alternative menționate la alineatul (3).
- (5) Comisia adoptă o decizie în termen de patru luni de la prezentarea cererii susținute de dosarul complet. În absența unei astfel de decizii, cererea este considerată acceptată.
- (6) Toate statele membre sunt informate cu privire la rezultatele analizelor și rezultatele procedurii prevăzute la alineatul (3).

## CAPITOLUL III

### ELEMENTELE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

## Articolul 8

### Introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate

- (1) Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că elementele constitutive de interoperabilitate:
- (a) sunt introduse pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar și respectă în același timp cerințele esențiale;
  - (b) sunt folosite în domeniul **zona** lor de utilizare ~~conform destinației~~ **prevăzută în conformitate cu zona de utilizare definită la articolul 2 punctul (27a)** și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător. [AM 54]

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

- (2) Statele membre nu pot, pe teritoriul lor și prevalându-se de prezenta directivă, să interzică, să limiteze ori să împiedice introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate destinate utilizării în sistemul feroviar, dacă acestea respectă prezenta directivă. În speță, ele nu pot impune verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare.

Miercuri, 26 februarie 2014

**Un stat membru nu poate să interzică, să limiteze sau să împiedice punerea în funcțiune a elementelor constitutive de interoperabilitate care au fost recunoscute pentru o zonă pentru care acestea sunt destinate dacă zona respectivă este situată pe teritoriul său. [AM 55]**

Comisia stabilește, prin intermediul unor ~~este împuternicită să adopte~~ acte de punere în aplicare, **delegate în conformitate cu articolul 46 în ceea ce privește** domeniul de aplicare și conținutul declarației CE de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, ~~formatul și detaliile cu privire la informațiile incluse în aceasta.~~ Respectiv ~~acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).~~ **[AM 56]**

**(2a) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, formatul și detaliile informațiilor incluse în declarația „CE” de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate. Respectiv ~~acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).~~ [AM 57]**

#### Articolul 9

##### Conformitate și adecvare pentru utilizare

- (1) Statele membre și agenția consideră ca fiind interoperabile și îndeplinind cerințele esențiale acele elemente constitutive de interoperabilitate care fac obiectul declarației „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare.
- (2) Orice element constitutiv de interoperabilitate este supus procedurii de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizarea indicată în respectiva STI și este însoțit de certificatul corespunzător.
- (3) Statele membre și agenția 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) Piese de schimb pentru subsisteme care sunt deja puse în funcțiune în momentul intrării în vigoare a STI corespunzătoare pot fi instalate în aceste subsisteme fără a fi nevoie să facă obiectul procedurii menționate la alineatul (2).
- (5) STI-urile pot prevedea o perioadă tranzitorie pentru produsele feroviare identificate de STI-urile respective ca elemente constitutive de interoperabilitate care au fost deja introduse pe piață în momentul intrării în vigoare a STI-urilor. Aceste elemente constitutive trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 8 alineatul (1).

#### Articolul 10

##### Procedură pentru declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare

- (1) Pentru a elibera declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate, fabricantul sau reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii aplică dispozițiile prezentate în STI-urile relevante.
- (2) În cazul în care STI corespunzătoare impune acest lucru, evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate este efectuată de organismul de evaluare a conformității notificat căruia fabricantul sau reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii i-a prezentat cererea.
- (3) Atunci când elementele constitutive de interoperabilitate intră sub incidența altor directive ale Uniunii, care privesc alte aspecte, declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare precizează că aceste elemente constitutive de interoperabilitate respectă și cerințele acestor directive.
- (4) Atunci când nici fabricantul, nici reprezentantul său autorizat nu a respectat obligațiile prevăzute la alineatele (1) și (3), aceste obligații revin oricărei persoane care introduce pe piață elemente constitutive de interoperabilitate. Aceleași obligații se aplică oricărei persoane care assemblează elemente constitutive de interoperabilitate sau părți ale acestora având diverse origini sau care produce elemente constitutive de interoperabilitate pentru uz propriu, în scopul prezentei directive.
- (5) Pentru a evita introducerea pe piață a unor elemente constitutive de interoperabilitate care nu sunt conforme cu cerințele esențiale și fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 11:



Miercuri, 26 februarie 2014

- (a) în fiecare caz în care un stat membru constată că declarația „CE” de conformitate a fost întocmită în mod necorespunzător, fabricantului sau reprezentantului său autorizat din cadrul Uniunii i se solicită, în cazul în care este necesar, să aducă elementul constitutiv de interoperabilitate la o stare de conformitate și să nu mai încalce normele, în condițiile formulate de statul membru;
- (b) atunci când neconformitatea se menține, statul membru adoptă toate măsurile adecvate pentru a restrânge sau a interzice introducerea pe piață a elementului constitutiv de interoperabilitate în cauză ori pentru a se asigura că acesta este retras de pe piață în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 11.

#### Articolul 11

##### Neconformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale

(1) Atunci când constată că este puțin probabil ca unul dintre elementele constitutive de interoperabilitate care face obiectul declarației „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare și care a fost introdus pe piață să respecte cerințele esențiale dacă este utilizat cu destinația propusă, un stat membru ia măsurile necesare pentru a-i restrânge domeniul de aplicare, a interzice utilizarea sa, a-l retrage de pe piață sau a-l rechema. Statul membru informează de îndată Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile adoptate și motivează decizia sa, precizând în special dacă lipsa conformității are drept cauză:

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

(2) ~~Comisia consultă Agenția, pe baza unui mandat din partea Comisiei, inițiază, de îndată, procesul de consultare cu părțile interesate cât mai repede posibil. Atunci când, în cauză și, în orice caz, în termen de 20 de zile. În urma consultării, Comisia agenția stabilește ea dacă~~ măsura este justificată; ~~ea~~. **Agenția** informează de îndată **Comisia**, statul membru care a avut inițiativa cu privire la aceasta. ~~Atunci când, după consultare, Comisia stabilește că măsura este nejustificată, ea informează de îndată statul membru care a avut inițiativa în privința respectivă, precum și fabricantul sau reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii. [AM 58]~~

(3) Atunci când un element constitutiv de interoperabilitate care face obiectul declarației „CE” de conformitate nu îndeplinește cerințele, statul membru competent adoptă măsuri adecvate împotriva oricărei persoane care a întocmit declarația și informează Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

(4) ~~Comisia se asigură că statele membre sunt în permanență informate asupra derulării și a rezultatelor acelei proceduri. [AM 59]~~

#### CAPITOLUL IV

##### SUBSISTEME

#### Articolul 12

##### Libera circulație a subsistemelor

Fără a aduce atingere dispozițiilor capitolului V, statele membre, prevalându-se de această directivă, nu pot să interzică, să limiteze ori să împiedice, pe teritoriul lor, construcția, punerea în funcțiune și exploatarea subsistemelor structurale din componența sistemului feroviar care respectă cerințele esențiale. În special, statele membre nu pot solicita verificări care au fost deja efectuate:

- (a) ca parte a procedurii de acordare a declarației de verificare „CE”; sau
- (b) într-un alt stat membru, înainte sau după intrarea în vigoare a prezentei directive, în vederea verificării conformității cu cerințe identice în condiții identice de exploatare.

Miercuri, 26 februarie 2014

## Articolul 13

## Conformitatea cu STI-urile și cu normele naționale

(1) Statele membre și agenția consideră ca fiind interoperabile și îndeplinind cerințele esențiale subsistemele structurale din componența sistemului feroviar care fac, **după caz**, obiectul unei declarații de verificare „CE” **stabilite prin raportare la STI-uri, în conformitate cu articolul 15 sau al declarației de verificare stabilită prin raportare la normele naționale notificate, în conformitate cu articolul 15a, sau al ambelor.** [AM 60]

~~(2) Verificarea interoperabilității, în conformitate cu cerințele esențiale, pentru un subsistem structural din componența sistemului feroviar se stabilește prin raportare la STI-uri și la normele naționale notificate conform alineatului (3).~~ [AM 61]

**(2a) Deciziile privind acordarea de autorizații se bazează pe STI și pe normele naționale notificate aplicabile la data depunerii cererii.** [AM 62]

(3) Statele membre întocmesc, pentru fiecare subsistem, o listă a normelor naționale utilizate pentru aplicarea cerințelor ~~în~~ **și/sau a mijloacelor naționale acceptabile de conformitate în** următoarele cazuri: [AM 63]

- (a) atunci când STI-urile nu acoperă integral anumite aspecte care corespund cerințelor esențiale (puncte deschise);
- (b) atunci când a fost notificată neaplicarea uneia sau mai multor STI-uri sau a unor părți ale acestora în temeiul articolului 7;
- (c) atunci când un caz special impune aplicarea unor norme tehnice care nu sunt incluse în STI relevantă;
- (d) în cazul normelor naționale folosite pentru a descrie sistemele existente.

**(da) în cazul rețelelor și vehiculelor care nu fac obiectul STI-urilor;** [AM 64]

**(db) din motive de siguranță specifice unuia sau mai multor state membre, cu condiția să fie justificate și fără a aduce atingere prerogativelor agenției.** [AM 65]

(4) Statele membre desemnează organismele responsabile cu elaborarea, în cazul acestor norme tehnice, a declarației de verificare CE menționate la articolul 15.

## Articolul 14

## Norme naționale

(1) Statele membre notifică Comisiei **și agenției** lista normelor naționale ~~menționate~~ **utilizate, astfel cum se menționează** la articolul 13 alineatul (3), **în următoarele cazuri:** [AM 66]

- (a) ori de câte ori se modifică lista cu normele; ~~sau~~ [AM 67]
- (b) ~~după depunerea unei cereri~~ **atunci când se depune o cerere** de neaplicare a unei STI în conformitate cu articolul 7; ~~sau~~ [AM 68]
- (c) după publicarea STI în cauză sau a revizuirii acesteia, în vederea eliminării normelor naționale care devin redundante în urma închiderii punctelor deschise din STI-uri.

**(ca) în cazul în care norma sau normele naționale nu au fost notificate până la data intrării în vigoare a prezentei directive;** [AM 69]

**(1a) În termen de o lună de la intrarea în vigoare a prezentei directive, statele membre notifică Comisiei orice normă națională în vigoare care nu a fost notificată până la data respectivă.** [AM 70]

(2) Statele membre notifică ~~agenției și Comisiei~~ textul integral al normelor naționale existente prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția]. [AM 71]

Miercuri, 26 februarie 2014

(3) Statele membre pot stabili noi norme naționale numai în următoarele cazuri:

- (a) în cazul în care o STI nu respectă în întregime cerințele esențiale;
- (b) ca măsură preventivă de urgență, în special în urma unui accident.

(4) Dacă un stat membru intenționează să introducă o nouă normă națională, acesta ~~notifică~~ **prezintă** proiectul agenției și Comisiei **spre analiză cu cel puțin trei luni înainte de intrarea în vigoare prevăzută a noii norme propuse, precizând motivul de introducere a acesteia, în conformitate cu articolul 21 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția]**, prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 23 din respectivul Regulament]. [AM 72]

**(4a) Atunci când notifică o normă națională existentă sau o nouă normă, statele membre dovedesc necesitatea acestei norme pentru a satisface o cerință esențială care nu este deja acoperită de STI-ul relevant. Statele membre nu sunt autorizate să notifice o normă națională fără a dovedi necesitatea acesteia.**

**Agenția are la dispoziție două luni pentru a examina proiectul de normă și pentru a adresa o recomandare Comisiei. Comisia aprobă sau respinge proiectul de normă. Doar în cazul măsurilor preventive de urgență, statele membre pot adopta și aplica o nouă normă fără întârziere, iar respectiva normă este valabilă două luni. Dacă o astfel de normă vizează mai multe state membre, Comisia, în cooperare cu agenția și cu autoritățile naționale de siguranță, armonizează norma la nivelul Uniunii.** [AM 73]

(5) Statele membre se asigură că normele naționale, inclusiv cele care acoperă interfețele între vehicule și rețea, sunt puse la dispoziție gratuit, într-o limbă pe care poate fi înțeleasă de către toate părțile vizate.

(6) Statele membre pot decide să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, statele membre menționează normele și restricțiile respective în registrele de infrastructură menționate la articolul 45.

(7) Normele naționale notificate în temeiul prezentului articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>.

(8) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, clasificarea normelor naționale notificate în diferite grupe, cu scopul de a facilita **acceptarea reciprocă în diferite state membre, precum și** verificările compatibilității dintre echipamentele fixe și mobile. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3). **Agenția clasifică, în conformitate cu actele de punere în aplicare respective, normele naționale notificate în temeiul prezentului articol și publică registrul corespunzător. Acest registru cuprinde și o listă cu toate mijloacele naționale acceptabile de conformitate.** [AM 74]

Agenția clasifică, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate în primul paragraf, normele naționale care sunt notificate în conformitate cu prezentul articol.

(9) Agenția examinează proiectele de norme naționale și normele naționale în vigoare în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 21 și 22 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția].

## Articolul 15

### Procedura de emiteră a declarației de verificare „CE”

(1) Pentru emiteră declarației de verificare „CE”, solicitantul cere organismului de evaluare a conformității notificat pe care l-a selectat în acest scop să aplice procedura de verificare „CE”. Solicitantul poate fi partea contractantă sau fabricantul sau reprezentantul lor autorizat din cadrul Uniunii.

(2) Obligația organismului de evaluare a conformității 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. Aceasta ~~poate~~ include, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la articolele 44 și 45. [AM 75]

<sup>(1)</sup> Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul standardelor, reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 204, 21.7.1998, p. 37).

Miercuri, 26 februarie 2014

(3) Organismul de evaluare a conformității notificat este responsabil de redactarea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare „CE”. Acest dosar tehnic conține toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului și, după caz, toate documentele care atestă conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate. Dosarul conține, de asemenea, toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiuni referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere.

(4) Orice ~~modificare a dosarului tehnic menționat la alineatul (3) care are impact asupra verificărilor efectuate implică modernizare creează~~ necesitatea emiterii unei noi declarații de verificare „CE”. [AM 76]

(5) Organismul de evaluare a conformității notificat poate emite declarații intermediare de verificare pentru anumite etape ale procedurii de verificare sau anumite părți ale subsistemului. În acest caz, se aplică procedurile de verificare stabilite în conformitate cu alineatul (7) litera (a).

(6) În cazul în care STI-urile relevante permit acest lucru, organismul de evaluare a conformității notificat poate emite certificate de conformitate pentru o serie de subsisteme sau anumite părți ale subsistemelor respective.

(7) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare:

(a) ~~procedurile de verificare pentru subsisteme, inclusiv principiile generale, conținutul, procedura și documentele legate de procedura de verificare „CE” și de procedura de verificare în cazul normelor naționale.~~

(b) ~~modelele de declarație de verificare „CE” și de declarație de verificare în cazul normelor naționale și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare.~~

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3). [AM 78]

(7a) *Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 46 pentru a stabili procedurile de verificare pentru subsisteme, inclusiv principiile generale, conținutul, procedura și documentele legate de procedura de verificare „CE” și de procedura de verificare în cazul normelor naționale.* [AM 79]

(7b) *Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, modelele de declarație de verificare „CE” și de declarație de verificare în cazul normelor naționale și modelele de documente care trebuie să figureze în dosarul tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare.*

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3). [AM 80]

#### Articolul 15a

##### Procedura de emiteră a declarației de verificare în cazul normelor naționale

*Procedurile de emiteră a declarației de verificare „CE” menționate la articolul 15 se aplică, de asemenea, dacă este cazul, pentru emiteră declarației de verificare a normelor naționale.*

*Statele membre desemnează organismele responsabile de efectuarea procedurii de verificare a normelor naționale, în conformitate cu capitolul VI.* [AM 77]

#### Articolul 16

##### Neconformitatea subsistemelor cu cerințele esențiale

(1) Atunci când constată că un subsistem structural care face obiectul unei declarații de verificare „CE” însoțite de dosarul tehnic nu este pe deplin conform cu prezenta directivă și, în special, nu îndeplinește cerințele esențiale, un stat membru poate solicita efectuarea de verificări suplimentare.

(2) Statul membru solicitant informează imediat Comisia cu privire la verificările suplimentare solicitate și prezintă motivele care le justifică. Comisia consultă părțile interesate.

(3) Statul membru solicitant precizează dacă nerespectarea în întregime a prezentei directive se datorează:

(a) nerespectării cerințelor esențiale sau a unei STI sau aplicării incorecte a unei STI. În acest caz, Comisia informează de îndată statul membru în care își are reședința persoana care a întocmit declarația de verificare „CE” eronată și îi solicită statului membru în cauză să ia măsurile care se impun;

Miercuri, 26 februarie 2014

(b) caracterului inadecvat al unei STI. În acest caz, se aplică procedura de modificare a STI menționată la articolul 6.

#### Articolul 17

##### Prezumția de conformitate

Elementele constitutive de interoperabilitate și subsistemele care sunt conforme cu standardele armonizate sau cu părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele esențiale vizate de standardele respective sau de părți ale acestora, prevăzute în anexa III.

### CAPITOLUL V

#### INTRODUCEREA PE PIAȚĂ ȘI PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE

#### Articolul 18

##### Punerea în funcțiune a instalațiilor fixe

(1) Subsistemele control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură se pun în funcțiune numai dacă sunt proiectate, construite și instalate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale prevăzute în anexa III, precum și dacă s-a primit autorizația relevantă în conformitate cu alineatul (2).

(2) Fiecare autoritate națională de siguranță autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor energie și infrastructură și a subsistemelor control-comandă și indicarea celor care nu aparțin de ERTMS sau care nu sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul statului membru de care aparține. **Autoritățile naționale de siguranță țin seama de avizul agenției atunci când sunt implicate coridoare TEN-T sau tronsoane transfrontaliere.**

**Agenția autorizează infrastructurile transfrontaliere cu un singur administrator de infrastructură. [AM 81]**

~~Agenția adoptă deciziile de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre amplasate sau exploatate pe întreg teritoriul Uniunii~~ **autorizează ERTMS în strânsă cooperare cu autoritățile naționale de siguranță. Înaintea autorizării ERTMS de către agenție, autoritățile naționale de siguranță dispun de competența de a verifica compatibilitatea funcțională cu rețelele naționale. Agenția asigură punerea în aplicare uniformă a ERTMS în Uniune. [AM 82]**

**În ceea ce privește ERTMS, agenția consultă autoritățile naționale de siguranță relevante în termen de o lună de la primirea cererii complete pentru a asigura o dezvoltare coerentă a ERTMS în Uniune. Autoritatea națională de siguranță emite în termen de două luni un aviz destinat agenției cu privire la compatibilitatea tehnică și operațională a subsistemului cu vehiculele prevăzute să funcționeze pe tronsonul în cauză al rețelei. Agenția ține seama, pe cât posibil, de acest aviz înainte de a elibera autorizația, iar în cazul unui dezacord informează autoritatea națională de siguranță, prezentând motivele acestuia. Prezentul articol nu aduce atingere obligațiilor agenției în calitate de autoritate a sistemului în temeiul capitolului 6 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția].**

**În cazul în care este în dezacord cu evaluarea negativă realizată de o agenție națională de siguranță, agenția informează autoritatea în cauză cu privire la acest lucru, precizând motivele care stau la baza dezacordului său. Agenția și autoritatea națională de siguranță cooperează în vederea obținerii unei evaluări reciproc acceptabile. După caz, astfel cum a fost decis de agenție și de autoritatea națională de siguranță, în acest proces este implicat și solicitantul. Dacă nu se ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea națională de siguranță cu privire la dezacordul său, agenția își adoptă decizia finală, cu excepția cazului în care autoritatea națională de siguranță a transmis chestiunea spre arbitraj Comisiei de apel instituite în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr. .../... [regulamentul de instituire a agenției]. Comisia de apel decide dacă confirmă sau nu proiectul de decizie a agenției în termen de o lună de la depunerea cererii de către autoritatea națională de siguranță.**

**Orice decizie de refuz al autorizației de punere în funcțiune a instalațiilor fixe necesită o justificare corespunzătoare din partea agenției. Solicitantul poate prezenta, în termen de o lună de la primirea deciziei negative, o cerere de revizuire a deciziei de către agenție. Cererea este însoțită de o justificare a sa. Agenția are la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a își confirma sau modifica decizia. În cazul în care decizia negativă a agenției este confirmată, solicitantul poate face recurs la Comisia de apel instituită în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr. .../... (Regulamentul de instituire a agenției). [AM 83]**

Miercuri, 26 februarie 2014

Agenția și autoritățile naționale de siguranță furnizează îndrumări detaliate cu privire la modul de obținere a autorizațiilor menționate la primul și al doilea paragraf. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizațiile respective și în care se enumeră documentele necesare. Agenția și autoritățile naționale de siguranță cooperează în privința difuzării acestor informații.

(3) Pentru a autoriza punerea în funcțiune a subsistemelor menționate la alineatul (1), autoritatea națională de siguranță sau agenția, în funcție de care dintre acestea este autoritatea competentă după cum se prevede la alineatul (2), trebuie să obțină dovada:

- (a) declarației de verificare CE;
- (b) compatibilității tehnice a acestor subsisteme cu sistemul în care urmează să fie integrate, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante;
- (c) integrarea în siguranță a acestor subsisteme, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante, precum și a metodelor comune de siguranță prevăzute la articolul 6 din Directiva .../.../UE [privind siguranța feroviară].

*(ca) declarația de verificare în cazul normelor naționale.* [AM 84]

**În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, agenția sau autoritatea națională de siguranță, în funcție de care dintre acestea reprezintă autoritatea competentă, informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora.** [AM 85]

(4) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, solicitantul trebuie să trimită **un dosar care să descrie proiectul** autorității naționale de siguranță (pentru subsistemele energie și infrastructură) ~~sau agenției ( și pentru subsistemele control-comandă și semnalizare terestre~~ **care nu aparțin de ERTMS), un dosar care să descrie proiectul sau agenției (pentru ERTMS și pentru infrastructurile transfrontaliere cu un singur administrator de infrastructură).** Autoritatea națională de siguranță și agenția examinează dosarul și decid, pe baza criteriilor de la alineatul (5), dacă este necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune. Autoritatea națională de siguranță sau agenția adoptă deciziile respective într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de ~~patru~~ **trei** luni de la primirea tuturor informațiilor relevante. [AM 86]

(5) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, este necesară o nouă declarație de verificare „CE”, după cum se prevede la articolul 15 alineatul (4). În plus, este necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune atunci când:

- (a) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere; sau
- (b) acest lucru este impus de STI-urile relevante; sau
- (c) acest lucru este impus de planurile naționale de punere în aplicare stabilite de statele membre.

#### Articolul 19

##### Introducerea pe piață a subsistemelor mobile

(1) ~~Subsistemul material rulant și sistemul control-comandă și semnalizare la bord~~ **Subsistemele mobile** sunt introduse pe piață de către solicitant numai dacă sunt proiectate, construite și ~~instalate~~ **asamblate** în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale prevăzute în anexa III. [AM 87]

(2) În special, solicitantul se asigură că a fost furnizată declarația de verificare CE.

(3) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, este necesară o nouă declarație de verificare „CE”, după cum se prevede la articolul 15 alineatul (4).

#### Articolul 20

##### Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul

(1) Un vehicul se introduce pe piață numai după ce a primit o autorizație de introducere pe piață a vehiculului ~~eliberată de agenție~~ în conformitate cu ~~alineatul (5)~~ **prezentul articol.** [AM 88]

Miercuri, 26 februarie 2014

*Autorizația vehiculului trebuie să specifice:*

- (a) *zona de utilizare;*
- (b) *valorile parametrilor stabiliți în STI-uri și, după caz, în normele naționale, în funcție de relevanța acestora pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și zona de utilizare;*
- (c) *conformitatea vehiculului cu STI-urile și cu seturile de norme naționale relevante în ceea ce privește parametrii menționați la litera (b);*
- (d) *condițiile de utilizare a vehiculului și orice alte restricții. [AM 89]*

(2) *Agencia adoptă deciziile de acordare a autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor. Respectivul autorizații atestă valorile parametrilor relevanți pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și instalațiile fixe, după cum se prevede în STI-uri. Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul furnizează și informații despre conformitatea vehiculului cu STI-urile relevante și cu seturile de norme naționale, referitoare la acești parametri. **Autorizația vehiculului se eliberează pe baza unui dosar al vehiculului sau al tipului de vehicul prezentat de solicitant, care include documente justificative cu privire la:***

— *în ceea ce privește subsistemele mobile care compun vehiculul:*

- (a) *declarația corespunzătoare de verificare în conformitate cu articolul 19;*
- (b) *compatibilitatea tehnică în cadrul vehiculului;*
- (c) *siguranța integrării în cadrul vehiculului;*

— *în ceea ce privește vehiculul:*

*compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețelele din zona de utilizare. [AM 90]*

*Compatibilitatea tehnică se stabilește pe baza STI-urilor relevante și, atunci când este cazul, a normelor și a registrelor naționale. Ori de câte ori sunt necesare teste pentru obținerea unor dovezi documentare cu privire la compatibilitatea tehnică, autoritățile naționale de siguranță vizate pot emite autorizații temporare pe baza cărora solicitantul să utilizeze vehiculul pentru verificări tehnice în rețea. Administratorul de infrastructură, în consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de o lună de la data primirii cererii solicitantului. Dacă este cazul, autoritatea națională de siguranță ia măsuri pentru a asigura efectuarea testelor. Siguranța integrării subsistemelor în vehicul este stabilită pe baza STI-urilor relevante, metodele comune de siguranță stabilite la articolul 6 din Directiva .../.../UE [privind siguranța feroviară] și, atunci când este cazul, pe baza normelor naționale. [AM 91]*

(3) *Agencia acordă o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul poate stipula condiții de utilizare a vehiculului și alte restricții autorizație a vehiculului după evaluarea elementelor cuprinse în dosarul menționat la alineatul (2) într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante din partea solicitantului. În termen de o lună, agenția îi comunică solicitantului dacă dosarul este sau nu este complet. Orice decizie negativă referitoare la o cerere trebuie justificată în mod convenit. Autorizațiile sunt recunoscute în toate statele membre.*

*Agencia își asumă responsabilitatea deplină pentru autorizațiile pe care le emite. [AM 92]*

(3a) *Pe parcursul perioadei de tranziție menționate la articolul 50a, solicitantul poate alege să își depună cererea de autorizare a vehiculului la agenție sau la autoritatea națională de siguranță relevantă. [AM 94]*

(4) *Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul se eliberează pe baza unui dosar al vehiculului sau al tipului de vehicul produs de solicitant, care include documente justificative cu privire la:*

- (a) *introducerea pe piață a subsistemelor mobile care compun vehiculul în conformitate cu articolul 19;*

Miercuri, 26 februarie 2014

- (b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor menționate la litera (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante;
- (c) integrarea în siguranță a subsistemelor menționate la litera (a) în vehicul, stabilită pe baza STI-urilor și normelor naționale relevante, precum și a metodelor comune de siguranță prevăzute la articolul 6 din Directiva .../... [privind siguranța sistemului feroviar din Uniune]. [AM 93]

(5) Agenția adoptă deciziile menționate la alineatul (2) într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, **Orice decizie de refuz de autorizare a unui vehicul este justificată în mod corespunzător. Solicitantul poate, în termen de patru o lună de la primirea deciziei negative, să solicite ca agenția sau autoritatea națională de siguranță, după caz, să își revizuiască decizia. Agenția sau autoritatea națională de siguranță au la dispoziție două luni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Aceste autorizații sunt valabile în toate statele membre data primirii cererii de revizuire pentru a-și confirma sau modifica decizia.** [AM 95]

**În cazul în care agenția confirmă o decizie negativă, solicitantul poate face recurs la Comisia de apel desemnată în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul de instituire a agenției].** [AM 96]

**În cazul în care decizia negativă a unei autorități naționale de siguranță este confirmată, solicitantul poate introduce o cale de atac la organismul de apel desemnat de statul membru competent în temeiul articolului 17 alineatul (3) din Directiva .../... [Directiva privind siguranța feroviară]. Statele membre pot desemna organismul de reglementare instituit la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(1)</sup> pentru aplicarea acestei proceduri de apel.** [AM 97]

Agenția oferă îndrumări detaliate cu privire la modalitatea de obținere a unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizația de introducere pe piață a unui vehicul și în care se enumeră documentele necesare. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în privința difuzării acestor informații.

(6) Agenția poate elibera autorizația de introducere pe piață a unui vehicul pentru o serie de vehicule. Aceste autorizații sunt valabile în toate statele membre **modifică sau revocă o autorizație dacă aceasta nu mai îndeplinește condițiile în baza cărora a fost eliberată, motivând această decizie. Agenția actualizează fără întârziere registrul european al vehiculelor definit la articolul 43a.**

**În cazul în care autoritatea națională de siguranță constată că un vehicul autorizat nu respectă cerințele esențiale, aceasta informează fără întârziere agenția și toate celelalte agenții naționale de siguranță relevante. Agenția decide cu privire la măsurile necesare în termen de o lună. În cazul în care este nevoie să fie luate măsuri preventive de urgență, agenția poate restricționa sau suspenda imediat autorizația, înainte de adoptarea unei decizii.** [AM 98]

(7) Solicitantul poate introduce o cale de atac în fața comisiei de apel desemnate în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr. .../... [de înființare a Agenției Europene a Căilor Ferate] împotriva deciziilor agenției sau a nerespectării de către aceasta a termenilor menționate la alineatul (5). **Comisia este împuternicită să adopte, în termen de cel mult șase luni de la adoptarea prezentei directive, acte delegate în conformitate cu articolul 46 în ceea ce privește stabilirea unor norme detaliate privind procedura de autorizare, inclusiv:**

- (a) orientări detaliate care să descrie și să explice cerințele pentru obținerea autorizației vehiculului, precum și documentele necesare;
- (b) dispozițiile procedurale pentru procesul de autorizare, cum ar fi conținutul și intervalele de timp pentru fiecare etapă a procesului;
- (c) criteriile de evaluare a dosarelor solicitanților. [AM 99]

(8) În cazul reînnoirii sau modernizării vehiculelor existente care dețin deja o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul:

- (a) este necesară o nouă declarație de verificare „CE”, după cum se prevede la articolul 15 alineatul (4); și

<sup>(1)</sup> Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).



Miercuri, 26 februarie 2014

(b) este necesară o nouă autorizație de introducere pe piață a unui vehicul dacă se aduce orice modificare **majoră** valorilor parametrilor incluși într-o autorizație de introducere pe piață a vehiculului care a fost **în autorizația** deja acordată. [AM 100]

(9) La cererea solicitantului, autorizația de introducere pe piață a unui vehicul poate include o mențiune clară a rețelilor, a liniilor sau a grupurilor de rețele sau de linii pe care întreprinderea feroviară poate pune în funcțiune un astfel de vehicul fără verificări, controale sau teste suplimentare în ceea ce privește compatibilitatea tehnică dintre vehicul și aceste rețele sau linii. În acest caz, solicitantul trebuie să includă în cererea sa dovada compatibilității tehnice a vehiculului cu rețelele sau liniile în cauză.

Această mențiune poate fi de asemenea adăugată, la cererea solicitantului inițial sau a altui solicitant, după eliberarea autorizației relevante de introducere pe piață. [AM 101]

(9a) **Autorizația pentru vehicule care sunt utilizate sau se intenționează să fie utilizate pe infrastructura feroviară a unor rețele feroviare izolate poate fi acordată, de asemenea, de către autoritățile naționale de siguranță din statele membre în care se află rețeaua în cauză. În acest caz, solicitantul poate alege să își depună cererea fie la agenție, fie la autoritățile naționale de siguranță din statele membre respective.**

*Pe durata perioadei de tranziție menționate la articolul 50a, autoritățile naționale de siguranță din statele membre în care se află rețeaua feroviară izolată stabilesc proceduri comune de autorizare a vehiculelor și garantează recunoașterea reciprocă a autorizațiilor vehiculelor pe care le eliberează. În cazul în care deciziile autorităților naționale de siguranță sunt contradictorii și în lipsa unei decizii care să poată fi reciproc acceptată de acestea, agenția ia o decizie în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (UE) nr.../... [Regulamentul de instituire a agenției].*

*Dacă până la sfârșitul perioadei de tranziție menționate la articolul 50a, aceste autorități naționale de siguranță nu au stabilit aranjamente privind procedurile comune de autorizare și recunoașterea reciprocă a autorizațiilor vehiculelor, autorizațiile menționate la prezentul articol sunt acordate doar de către agenție.*

*Dacă sunt stabilite aranjamentele privind procedurile comune de autorizare și recunoașterea reciprocă a autorizațiilor vehiculelor, autoritățile naționale de siguranță din statele membre care au rețele feroviare izolate pot continua să elibereze autorizații ale vehiculelor, iar solicitantul poate alege să adreseze cererea de autorizare a vehiculului agenției sau autorităților naționale de siguranță relevante după încheierea perioadei de tranziție menționate la articolul 50a.*

*La zece ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele realizate în ceea ce privește interoperabilitatea pe rețelele feroviare izolate și, dacă este necesar, prezintă o propunere legislativă adecvată. [AM 102]*

#### Articolul 20a

##### Înregistrarea vehiculelor autorizate

*Înainte utilizării unui vehicul pentru prima dată și după acordarea autorizației acestuia în conformitate cu articolul 20, acesta este înregistrat la cererea deținătorului său.*

*Dacă autorizația a fost acordată de către agenție, vehiculul se înregistrează în registrul european al vehiculelor în conformitate cu articolul 43a.*

*Dacă zona de utilizare a unui vehicul este limitată la teritoriul unui stat membru și autorizația a fost acordată de către o autoritate națională de siguranță, vehiculul este înmatriculat în registrul național al vehiculelor din statul membru respectiv în conformitate cu articolul 43. [AM 103]*

#### Articolul 21

##### Punerea în funcțiune a **Utilizarea** vehiculelor [AM 104]

(1) *Întreprinderile feroviare pun în funcțiune un vehicul numai după ce au verificat, în consultare cu administratorul infrastructurii, compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rută, precum și integrarea în siguranță a vehiculului în sistemul în care este destinat să funcționeze, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante, precum și a metodelor comune de siguranță prevăzute la articolul 6 din directivă. **Înainte ca o întreprindere feroviară să utilizeze vehiculul în zona de utilizare precizată în autorizația vehiculului, aceasta se asigură, folosind sistemul său de management al siguranței, că:** [AM 105]*

Miercuri, 26 februarie 2014

În acest scop

- (a) **vehiculul a fost autorizat**, vehiculele trebuie să primească mai întâi autorizația de introducere pe piață a vehiculului în conformitate cu articolul 20 și este înregistrat în mod corespunzător; [AM 106]
- (aa) există o compatibilitate tehnică între vehicul și rută pe baza registrului de infrastructură, a STI-urilor relevante sau a oricărei alte informații care trebuie furnizată de administratorul de infrastructură gratuit și într-un termen rezonabil, în cazul în care un astfel de registru nu există sau este incomplet; și că [AM 107]
- (ab) vehiculul se integrează în compunerea trenului în care se intenționează exploatarea sa, pe baza sistemului de management al siguranței menționat la articolul 9 din Directiva privind siguranța feroviară și a STI-urilor privind exploatarea și gestionarea. [AM 108]
- (1a) Pentru a ajuta întreprinderile feroviare să verifice compatibilitatea tehnică și integrarea în siguranță dintre vehicul și rută (rute), administratorul de infrastructură pune la dispoziția întreprinderilor feroviare, la cerere, informații suplimentare cu privire la caracteristicile rutei (rutelor). [AM 109]
- (2) Întreprinderea feroviară transmite deciziile sale cu privire la punerea în funcțiune a **exploatarea** vehiculelor către agenție, administratorul infrastructurii și autoritatea națională de siguranță în cauză. Aceste decizii se înregistrează în registrele naționale ale **registru național al** vehiculelor menționate la articolul 43 **menționat la articolul 43 și în registrul european al vehiculelor menționat la articolul 43a**. [AM 110]
- (3) În cazul reînnoirii sau modernizării vehiculelor existente, este necesară o nouă declarație de verificare „CE”, după cum se prevede la articolul 15 alineatul (4). În plus, este necesară luarea unei noi decizii de către întreprinderea feroviară pentru punerea în funcțiune a acestor vehicule atunci când:
- (a) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere; sau
- (b) acest lucru este impus de STI-urile relevante. [AM 111]

#### Articolul 22

~~Autorizația de introducere pe piață a unor tipuri~~ **Autorizația tipurilor** de vehicule [AM 112]

- (1) Agenția sau, pe durata perioadei de tranziție menționate la articolul 50a, **autoritățile naționale de siguranță** acordă autorizații de introducere pe piață a unor tipuri **autorizația pentru tipurile** de vehicule. [AM 113]

Agenția și **autoritățile naționale de siguranță** oferă îndrumări detaliate cu privire la modalitatea de obținere a unei autorizații **autorizației pentru tipurile** de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru ~~autorizația de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule~~ **obținerea autorizației** și în care se enumeră documentele necesare. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în privința difuzării acestor informații. [AM 114]

- (2) Cu toate acestea, dacă agenția sau **autoritățile naționale de siguranță** eliberează o autorizație de introducere pe piață a unui **autorizația pentru un** vehicul, aceasta eliberează **autorizația pentru tipul de vehicul este eliberată** în același timp și autorizația de introducere pe piață a tipului respectiv de vehicul. [AM 115]

(3) Un vehicul care este în conformitate cu un tip de vehicul pentru care s-a eliberat deja o autorizație de introducere pe piață a tipului respectiv de vehicul obține autorizația de introducere pe piață a vehiculului fără verificări suplimentare, pe baza unei declarații de conformitate cu tipul în cauză, prezentată de solicitant. [AM 116]

(4) În cazul unor modificări aduse oricărei dispoziții relevante din STI-uri sau din normele naționale pe baza cărora s-a eliberat o autorizație de introducere pe piață a unui **pentru un** tip de vehicul, STI sau norma națională în cauză stabilesc dacă autorizația de **tip** introducere a aceluși tip de vehicul pe piață deja acordată **pentru vehiculul respectiv** rămâne valabilă sau trebuie reînnoită. Dacă autorizația respectivă trebuie reînnoită, verificările efectuate de agenție nu pot viza decât normele modificate. Reînnoirea autorizației de introducere pe piață a unui tip de vehicul nu afectează autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor deja emise pe baza autorizației anterioare de introducere a aceluși tip de vehicul pe piață. [AM 117]

Miercuri, 26 februarie 2014

- (5) Declarația de conformitate cu tipul se întocmește în conformitate cu Decizia 2010/713/UE.
- (6) Declarația de conformitate cu tipul se întocmește în conformitate cu:
- (a) procedurile de verificare a STI-urilor relevante, pentru vehiculele conforme cu STI;
- (b) procedurile de evaluare a conformității definite în modulele B+D și B+F din Decizia 768/2008/CE, pentru vehiculele neconforme cu STI. Dacă este cazul, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care stabilesc module ad hoc pentru evaluarea conformității. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).
- (7) Autorizația de introducere a unor tipuri de vehicule pe piață se înregistrează în Registrul european al autorizațiilor de introducere a unor tipuri de vehicule pe piață menționat la articolul 44.

### Articolul 22a

#### Cooperarea dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță

**În scopul articolelor 18, 20 și 22, agenția poate încheia acorduri de cooperare cu autoritățile naționale de siguranță în conformitate cu articolul 69 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul de instituire a agenției].**

**Aceste acorduri pot fi acorduri specifice sau acorduri-cadru și pot implica una sau mai multe autorități naționale de siguranță. Acestea conțin o descriere detaliată a sarcinilor și condițiilor referitoare la rezultate și precizează termenii pentru realizarea acestora, precum și detaliile referitoare la repartizarea taxelor plătite de solicitant.**

**Acestea pot include, de asemenea, acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită competențe specifice datorită unei desfășurări geografice avansate a ERTMS sau a unui ecartament diferit, sau din motive istorice, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. Aceste acorduri sunt instituite înainte ca agenția să aibă dreptul de a primi cereri în conformitate cu prezenta directivă și, în orice caz, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.**

**Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 46 în ceea ce privește aceste acorduri de cooperare. Aceste acte delegate se adoptă în termen de cel mult șase luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.**

**La cinci ani de la încheierea primului acord de cooperare și, apoi, din trei în trei ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a acordurilor de cooperare încheiate de către agenție. [AM 118]**

## CAPITOLUL VI

### NOTIFICAREA ORGANISMELOR DE EVALUARE A CONFORMITĂȚII

#### Articolul 23

##### Notificare

Statele membre notifică Comisiei și celorlalte state membre organismele autorizate să îndeplinească sarcini de evaluare a conformității ca părți terțe în temeiul prezentei directive.

#### Articolul 24

##### Autoritățile de notificare

(1) Statele membre desemnează o autoritate de notificare care este responsabilă de instituirea și desfășurarea procedurilor necesare pentru evaluarea și notificarea organismelor de evaluare a conformității și pentru monitorizarea organismelor de evaluare a conformității notificate, inclusiv a respectării dispozițiilor de la articolele 27-29.

Miercuri, 26 februarie 2014

(2) Statele membre pot decide ca evaluarea și monitorizarea menționate la alineatul (1) să fie efectuate de către un organism de acreditare în sensul și în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

(3) În cazul în care autoritatea de notificare delegă sau încredințează în alt mod evaluarea, notificarea sau monitorizarea menționate la alineatul (1) unui organism care nu este o entitate guvernamentală, organismul respectiv trebuie să fie persoană juridică și să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 25. Aceasta ia măsuri pentru a acoperi responsabilitățile care decurg din activitățile desfășurate.

(4) Autoritatea de notificare își asumă întreaga răspundere pentru sarcinile îndeplinite de organismul menționat la alineatul (3).

#### Articolul 25

##### Cerințe referitoare la autoritățile de notificare

(1) Autoritatea de notificare este instituită în așa fel încât să nu apară conflicte de interes cu organismele de evaluare a conformității.

(2) Autoritatea de notificare este organizată și funcționează astfel încât să garanteze obiectivitatea și imparțialitatea activităților sale.

(3) Autoritatea de notificare este organizată în așa fel încât fiecare decizie cu privire la notificarea unui organism de evaluare a conformității să fie luată de persoane competente, diferite de cele care au efectuat evaluarea.

(4) Autoritatea de notificare nu oferă și nu prestează activități care sunt realizate de organismele de evaluare a conformității și nici servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale.

(5) Autoritatea de notificare garantează confidențialitatea informațiilor obținute.

(6) Autoritatea de notificare trebuie să aibă la dispoziție un număr suficient de personal competent pentru îndeplinirea corespunzătoare a sarcinilor sale.

#### Articolul 26

##### Obligația de informare a autorităților de notificare

Statele membre informează Comisia în legătură cu procedurile lor de evaluare și notificare a organismelor de evaluare a conformității, precum și de monitorizare a organismelor notificate și în legătură cu orice modificări aduse acestora.

Comisia pune la dispoziția publicului informațiile respective.

#### Articolul 27

##### Cerințe referitoare la organismele de evaluare a conformității

(1) În scopul notificării, un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2)-(7) și la articolele 28 și 29. Aceste cerințe se aplică și organismelor desemnate de statele membre în temeiul articolului 13 alineatul (4).

(2) Organismul de evaluare a conformității este înființat în temeiul legislației naționale și are personalitate juridică.

(3) Organismul de evaluare a conformității este capabil să îndeplinească toate sarcinile de evaluare a conformității care îi sunt atribuite prin STI relevantă și în legătură cu care a fost notificat, indiferent dacă acele sarcini sunt îndeplinite chiar de către organismul de evaluare a conformității sau în numele și sub responsabilitatea acestuia.

De fiecare dată și pentru fiecare procedură de evaluare a conformității și pentru fiecare tip sau categorie de produse pentru care a fost notificat, organismul de evaluare a conformității are la dispoziție:

(a) personalul necesar, care să dețină cunoștințe tehnice și experiență suficientă și corespunzătoare pentru a îndeplini sarcinile de evaluare a conformității;

(b) descrierile relevante ale procedurilor în concordanță cu care se realizează evaluarea conformității, asigurându-se transparența și posibilitatea de a reproduce respectivele proceduri. Acesta dispune de politici și proceduri adecvate care să facă o distincție clară între sarcinile pe care la îndeplinește în calitate de organism de evaluare a conformității notificat și orice alte activități;

Miercuri, 26 februarie 2014

- (c) procedurile corespunzătoare pentru desfășurarea activităților sale, care să țină seama de dimensiunea unei întreprinderi, de sectorul său de activitate, de structura acesteia, de gradul de complexitate al tehnologiei produsului în cauză și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.

Organismul de evaluare a conformității dispune de mijloacele necesare pentru a îndeplini în mod corespunzător sarcinile tehnice și administrative legate de activitățile de evaluare a conformității și are acces la toate echipamentele sau bazele materiale necesare.

- (4) Organismele de evaluare a conformității încheie o asigurare de răspundere cu excepția cazului în care răspunderea este asumată de stat în conformitate cu legislația națională sau chiar statul membru este direct responsabil de evaluarea conformității.

- (5) Personalul unui organism de evaluare a conformității păstrează secretul profesional în privința tuturor informațiilor obținute în cursul îndeplinirii sarcinilor sale în temeiul STI relevante sau al oricărei dispoziții din legislația națională care o transpune, cu excepția informațiilor legate de autoritățile competente ale statului membru în care își desfășoară activitatea. Drepturile de autor sunt protejate.

- (6) Organismele de evaluare a conformității participă la activitățile de standardizare relevante și la activitățile grupului de coordonare a organismelor de evaluare a conformității notificate înființat în temeiul legislației relevante a Uniunii sau se asigură că personalul lor de evaluare este informat cu privire la aceste activități și aplică, cu titlul de orientări generale, deciziile administrative și documentele rezultate din activitatea acestui grup.

- (7) Organismele de evaluare a conformității participă la activitățile grupului de lucru ad hoc ERTMS prevăzut la articolul 25 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul de instituire a agenției] sau se asigură că personalul lor de evaluare este informat cu privire la aceste activități. Organismele de evaluare a conformității respectă orientările rezultate din activitatea acestui grup. În cazul în care consideră că este inadecvat sau imposibil să le aplice, organismele de evaluare a conformității în cauză trebuie să își transmită comentariile către grupul de lucru ad hoc ERTMS spre dezbateră în vederea îmbunătățirii continue a orientărilor.

#### Articolul 28

##### Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității

- (1) Organismul de evaluare a conformității este un organism terț, independent de organizația sau de fabricantul produsului pe care îl evaluează.

Un organism care aparține de o asociație de întreprinderi sau de o federație profesională care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează poate fi considerat a fi un astfel de organism, cu condiția să demonstreze că este independent și că nu există un conflict de interese.

- (2) Se garantează imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității, a conducerii generale și a personalului de evaluare al acestora.

- (3) Un organism de evaluare a conformității, conducerea generală a acestuia și personalul responsabil cu îndeplinirea sarcinilor de evaluare a conformității nu pot fi proiectantul, producătorul, furnizorul, instalatorul, cumpărătorul, proprietarul, utilizatorul sau operatorul de întreținere al produselor pe care le evaluează, nici reprezentantul autorizat al vreuneia dintre aceste părți. Acest lucru nu împiedică utilizarea produselor evaluate care sunt necesare pentru operațiunile organismului de evaluare a conformității sau utilizarea acestor produse în scopuri personale.

- (4) Un organism de evaluare a conformității, conducerea generală a acestuia și personalul responsabil cu îndeplinirea sarcinilor de evaluare a conformității nu pot fi direct implicați în proiectarea, fabricarea sau construirea, comercializarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor respective și nici nu reprezintă părțile angajate în aceste activități. Aceștia nu se angajează în nicio activitate care poate intra în conflict cu judecata lor independentă sau cu integritatea lor în cea ce privește activitățile de evaluare a conformității pentru care sunt notificați. Această dispoziție se aplică în special serviciilor de consultanță.

- (5) Organismele de evaluare a conformității se asigură că activitățile filialelor sau ale subcontractanților lor nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea activităților lor de evaluare a conformității.

Miercuri, 26 februarie 2014

(6) Organismele de evaluare a conformității și personalul acestora desfășoară activitățile de evaluare a conformității la cel mai înalt nivel de integritate profesională și cu competența tehnică necesară în domeniul specific și nu sunt supuși niciunor presiuni sau stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența judecata sau rezultatele activităților lor de evaluare a conformității, în special în ceea ce privește persoanele sau grupurile de persoane care au un interes legat de rezultatele acestor activități.

#### Articolul 29

##### Personalul organismelor de evaluare a conformității

- (1) Personalul responsabil cu îndeplinirea activităților de evaluare a conformității dispune de următoarele competențe:
- (a) pregătire tehnică și profesională solidă care să acopere toate activitățile de evaluare a conformității pentru care a fost notificat organismul de evaluare a conformității, **precum și formare cu privire la aspectele legate de accesibilitate; [AM 119]**
  - (b) cunoașterea satisfăcătoare a cerințelor evaluărilor pe care le efectuează și autoritatea corespunzătoare pentru realizarea acestor evaluări;
  - (c) cunoașterea și înțelegerea corespunzătoare a cerințelor esențiale, a standardelor armonizate aplicabile și a dispozițiilor relevante din legislația Uniunii și din regulamentele de punere în aplicare a acestora;
  - (d) capacitatea de a întocmi certificate, evidențe și rapoarte care să demonstreze că au fost realizate evaluări.
- (2) Remunerația conducerii generale și a personalului de evaluare ale unui organism de evaluare a conformității nu depinde de numărul de evaluări realizate sau de rezultatele evaluărilor respective.

#### Articolul 30

##### Prezumția de conformitate a unui organism de evaluare a conformității

În cazul în care un organism de evaluare a conformității demonstrează conformitatea sa cu criteriile prevăzute în standardele armonizate relevante sau în părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, se presupune că acesta se conformează cerințelor prevăzute la articolele 27-29 în măsura în care aceste cerințe sunt reglementate de standardele armonizate aplicabile.

#### Articolul 31

##### Filiale ale autorităților de evaluare a conformității și subcontractarea de către acestea

- (1) În cazul în care un organism de evaluare a conformității notificat subcontractează anumite sarcini referitoare la evaluarea conformității sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 27-29 și informează autoritatea de notificare în acest sens.
- (2) Organismele notificate își asumă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanți sau filiale, oriunde ar fi acestea stabilite.
- (3) Activitățile organismelor notificate pot fi subcontractate sau îndeplinite de o filială doar cu acordul clientului.
- (4) Organismele notificate pun la dispoziția autorității de notificare documentele relevante referitoare la evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și la activitățile desfășurate de aceștia în temeiul STI relevante.

#### Articolul 32

##### Organisme interne acreditate

- (1) Întreprinderea solicitantă poate recurge la un organism intern acreditat pentru a realiza activitățile de evaluare a conformității în scopul aplicării procedurilor stabilite în modulele A1, A2, C1 sau C2 definite în anexa II la Decizia nr. 768/2008/CE și modulele CA1 și CA2 definite în anexa I la Decizia 2010/713/CE. Organismul respectiv este o parte separată și distinctă a întreprinderii solicitante și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează.

**Miercuri, 26 februarie 2014**

- (2) Organismul intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:
- (a) este acreditat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
  - (b) organismul și personalul acestuia sunt identificabile din punct de vedere organizațional și dispun de metode de raportare, în cadrul întreprinderii din care fac parte, care le asigură imparțialitatea și o demonstrează în fața organismului național de acreditare relevant;
  - (c) nici organismul și nici personalul acestuia nu sunt responsabili cu proiectarea, fabricarea, furnizarea, instalarea, exploatarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează și nici nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu judecata lor independentă sau cu integritatea acestora în ceea ce privește activitățile lor de evaluare;
  - (d) organismul prestează servicii exclusiv întreprinderii din care face parte.
- (3) Organismele interne acreditate nu se notifică statelor membre sau Comisiei, însă întreprinderea din care fac parte sau organismul național de acreditare furnizează informații cu privire la acreditarea lor autorității de notificare, la cererea acesteia din urmă.

## Articolul 33

## Cererea de notificare

- (1) Un organism de evaluare a conformității depune o cerere de notificare la autoritatea de notificare a statului membru în care este stabilit.
- (2) Această cerere este însoțită de o descriere a activităților de evaluare a conformității, a modulului sau modulelor de evaluare a conformității și a produsului sau produselor pentru care organismul se consideră a fi competent, precum și de un certificat de acreditare, în cazul în care acesta există, eliberat de un organism național de acreditare, care să ateste că organismul de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 27-29.
- (3) În cazul în care un organism de evaluare a conformității nu poate prezenta un certificat de acreditare, acesta prezintă autorității de notificare toate documentele justificative necesare pentru verificarea, recunoașterea și monitorizarea periodică a conformității acestuia cu cerințele prevăzute la articolele 27-29.

## Articolul 34

## Procedura de notificare

- (1) Autoritățile de notificare pot notifica numai organismele de evaluare a conformității care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolele 27-29.
- (2) Acestea notifică Comisia și celelalte state membre folosind instrumentul de notificare electronică dezvoltat și gestionat de Comisie.
- (3) Notificarea include detalii complete despre activitățile de evaluare a conformității, modulul sau modulele de evaluare a conformității și produsul sau produsele în cauză, precum și atestarea relevantă a competenței.
- (4) În cazul în care o notificare nu se bazează pe un certificat de acreditare menționat la articolul 33 alineatul (2), autoritatea de notificare prezintă Comisiei și celorlalte state membre documentele justificative care atestă competența organismului de evaluare a conformității și măsurile adoptate pentru a se asigura că organismul respectiv va fi monitorizat periodic și că va îndeplini în continuare cerințele prevăzute la articolele 27-29.
- (5) Organismul în cauză poate îndeplini activitățile unui organism de evaluare a conformității notificat numai în cazul în care nu există obiecții din partea Comisiei sau a celorlalte state membre, transmise în termen de două săptămâni de la notificare, în cazul în care se utilizează un certificat de acreditare, sau în termen de două luni de la notificare, în cazul în care nu se utilizează acreditarea.
- (6) Comisia și celelalte state membre sunt înștiințate cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse notificării.

Miercuri, 26 februarie 2014

## Articolul 35

## Numerele de identificare și listele organismelor de evaluare a conformității notificate

(1) Comisia atribuie un număr de identificare unui organism de evaluare a conformității notificat.

Unui organism de evaluare a conformității notificat i se atribuie un singur număr de identificare, chiar și în cazul în care acesta este notificat în baza mai multor acte ale Uniunii.

(2) Comisia pune la dispoziția publicului lista organismelor notificate în temeiul prezentei directive, inclusiv numerele de identificare care le-au fost alocate și activitățile pentru care acestea au fost notificate.

Comisia se asigură că lista respectivă este ținută la zi.

## Articolul 36

## Modificări ale notificărilor

(1) În cazul în care o autoritate de notificare a constatat sau a fost informată că un organism de evaluare a conformității notificat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 27-29 sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de notificare restricționează, suspendă sau retrage notificarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor. Autoritatea de notificare informează imediat Comisia și celelalte statele membre în consecință.

(2) În caz de restricționare, suspendare sau retragere a notificării sau în cazul în care organismul de evaluare a conformității notificat și-a încetat activitatea, statul membru care a făcut notificarea adoptă măsurile adecvate pentru a se asigura că dosarele celui organism sunt fie prelucrate de un alt organism de evaluare a conformității notificat, fie sunt puse la dispoziția autorităților de notificare și de supraveghere a pieței responsabile, la solicitarea acestora.

## Articolul 37

## Contestarea competenței organismelor notificate

(1) Comisia investighează toate cazurile în care se îndoiește sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli în ceea ce privește competența unui organism de evaluare a conformității notificat sau continuarea îndeplinirii de către un organism de evaluare a conformității notificat a cerințelor și responsabilităților care îi revin.

(2) Statul membru care a făcut notificarea prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la temeiul notificării sau la menținerea competenței organismului în cauză.

(3) Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.

(4) În cazul în care Comisia constată că un organism de evaluare a conformității notificat nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru a fi notificat, aceasta informează în mod corespunzător statul membru care a făcut notificarea și îi solicită acestuia să adopte măsurile corective necesare, inclusiv retragerea notificării dacă este necesar.

## Articolul 38

## Obligații operaționale ale organismelor notificate

(1) Organismele notificate realizează evaluări ale conformității în concordanță cu procedurile de evaluare a conformității prevăzute în STI relevantă.

(2) Evaluările conformității se realizează în mod proporționat, evitând sarcinile inutile pentru operatorii economici. Organismele de evaluare a conformității își desfășoară activitățile ținând seama în mod corespunzător de dimensiunea unei întreprinderi, de sectorul său de activitate, de structura acesteia, de gradul de complexitate al tehnologiei produsului în cauză și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.

În același timp, scopul activității lor este însă evaluarea conformității produsului cu dispozițiile prezentei directive.



**Miercuri, 26 februarie 2014**

(3) În cazul în care constată că fabricantul nu îndeplinește cerințele prevăzute în STI relevantă sau în standardele armonizate sau specificațiile tehnice corespunzătoare, organismul de evaluare a conformității notificat solicită fabricantului în cauză să ia măsurile corective corespunzătoare și nu eliberează un certificat de conformitate.

(4) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității după eliberarea certificatului, un organism de evaluare a conformității notificat constată că un produs nu mai este conform cu STI relevantă sau cu standardele armonizate sau specificațiile tehnice corespunzătoare, acesta solicită fabricantului să ia măsurile corective corespunzătoare și suspendă sau retrage certificatul dacă este necesar.

(5) În cazul în care nu se iau măsuri corective sau acestea nu au efectul cerut, organismul de evaluare a conformității notificat restricționează, suspendă sau retrage orice certificat, după caz.

## Articolul 39

## Obligația de informare care revine organismelor notificate

(1) Organismele notificate informează autoritatea de notificare în legătură cu următoarele:

(a) orice refuz, restricție, suspendare sau retragere a unui certificat;

(b) orice circumstanță care afectează domeniul de aplicare și condițiile notificării;

(c) orice cerere de informații pe care au primit-o de la autoritățile de supraveghere a pieței cu privire la activitățile de evaluare a conformității;

(d) la cerere, activitățile de evaluare a conformității realizate în limita domeniului de aplicare al notificării și în legătură cu orice altă activitate realizată, inclusiv activități transfrontaliere și subcontractare.

(2) Organismele notificate furnizează celorlalte organisme notificate în temeiul prezentei directive, care desfășoară activități similare de evaluare a conformității ce vizează aceleași produse, informații relevante privind aspecte legate de rezultate negative și, la cerere, pozitive ale evaluării conformității.

(3) Organismele notificate furnizează agenției certificatele de verificare CE a subsistemelor, certificatele de conformitate CE a elementelor constitutive de interoperabilitate și certificatele de adecvare CE la utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate.

## Articolul 40

## Schimbul de experiență

Comisia prevede organizarea schimbului de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre responsabile de politica de notificare.

## Articolul 41

## Coordonarea organismelor notificate

Comisia se asigură de existența unei coordonări și a unei cooperări adecvate între organismele notificate în temeiul prezentei directive și de buna funcționare a acestora în cadrul unui grup sectorial al organismelor notificate. Agenția sprijină activitățile organismelor notificate în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul de instituire a agenției].

Statele membre se asigură că organismele notificate de acestea participă la activitatea grupului respectiv în mod direct sau prin reprezentanți desemnați.

Miercuri, 26 februarie 2014

## CAPITOLUL VII

## REGISTRE

## Articolul 42

## Sistemul de numerotare a vehiculelor

- (1) Orice vehicul pus în funcțiune în sistemul feroviar al Uniunii poartă un număr european de vehicul (NEV) atribuit de ~~autoritatea națională de siguranță competentă pentru teritoriul relevant înainte de prima punere în funcțiune a vehiculului~~ **agenție în momentul emiterii autorizației**. [AM 120]
- (2) Întreprinderea feroviară care exploatează un vehicul se asigură că vehiculul este marcat cu NEV alocat **și este responsabilă de înregistrarea corectă a acestuia**. [AM 121]
- (3) NEV este specificat în Decizia 2007/756/CE a Comisiei <sup>(1)</sup>.
- (4) Unui vehicul i se alocă un număr NEV doar o singură dată, cu excepția cazului în care Decizia 2007/756/CE precizează altfel.
- (5) Sub rezerva alineatului (1), în cazul vehiculelor care circulă sau care sunt destinate să circule dinspre sau înspre țări terțe în care ecartamentul este diferit de cel din rețeaua principală din cadrul Uniunii, statele membre pot accepta vehiculele identificate în mod clar în conformitate cu un sistem de codare diferit.

## Articolul 43

## Registrele naționale ale vehiculelor

- (1) Fiecare stat membru ține un registru al vehiculelor feroviare puse în funcțiune pe teritoriul său. Acesta îndeplinește următoarele criterii:
- (a) respectă specificațiile comune menționate la alineatul (2);
- (b) este ținut la zi de către un organism independent de orice întreprindere feroviară;
- (c) este **public** ~~accesibil autorităților naționale de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 21 din Directiva [...]/... privind siguranța sistemului feroviar din Uniune]; de asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la articolele 55 și 56 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european <sup>(2)</sup>; agenției, întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură, precum și persoanelor/organizațiilor care înregistrează vehicule sau care sunt identificate în registru. [AM 122]~~
- (2) Comisia adoptă specificații comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrele naționale ale vehiculelor, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

**(2a) Pentru fiecare vehicul, registrul conține cel puțin următoarele informații:****(a) NEV;****(b) trimiteri la declarația de verificare și la organismul emitent;**

<sup>(1)</sup> Decizia 2007/756/CE Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE (JO L 305, 23.11.2007, p. 30).

<sup>(2)</sup> JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

Miercuri, 26 februarie 2014

(c) *identificarea deținătorului și a proprietarului vehiculului;*

(d) *restricții privind utilizarea vehiculului;*

(e) *entitatea responsabilă de întreținere.* [AM 123]

(3) Titularul înregistrării declară imediat orice modificare a datelor introduse în registrul național al vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înregistra un vehicul, autorității naționale de siguranță a oricărui stat membru în care a fost ~~pus în funcțiune~~ **utilizat** vehiculul. [AM 124]

(4) ~~Atât timp cât registrele naționale ale vehiculelor ale statelor membre nu sunt interconectate,~~ Fiecare stat membru își actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în registrul său în ceea ce privește datele care îl interesează. [AM 125]

(5) În cazul vehiculelor care sunt puse în funcțiune pentru prima dată într-o țară terță și apoi sunt ~~pute în funcțiune~~ **utilizate** într-un stat membru, respectivul stat membru garantează că datele referitoare la respectivele vehicule pot fi recuperate prin intermediul registrului național al vehiculelor ~~sau cu ajutorul dispozițiilor unui acord internațional.~~ [AM 126]

(5a) *Registrele naționale ale vehiculelor sunt incluse în registrul european al vehiculelor după încheierea perioadei de tranziție menționată la articolul 50a, cu excepția cazurilor menționate la articolul 20 alineatul (9a) în condițiile stabilite la articolul respectiv. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, formatul-tip al documentului. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).* [AM 127]

#### Articolul 43a

##### Registrul european al vehiculelor

(1) *Agenția ține un registru al vehiculelor feroviare puse în funcțiune în Uniune. Acesta îndeplinește următoarele criterii:*

(a) *respectă specificațiile comune menționate la alineatul (2);*

(b) *este ținut la zi de către agenție;*

(c) *este public.*

(2) *Comisia adoptă specificații comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrele europene ale vehiculelor prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).*

(3) *Titularul înregistrării comunică imediat Agenției orice modificare a datelor introduse în registrul european al vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înregistra un vehicul.*

(4) *Pentru fiecare vehicul, registrul conține cel puțin următoarele informații:*

(a) *NEV;*

(b) *trimiteri la declarația „CE” de verificare și la organismul emitent;*

(c) *trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate menționat la articolul 44;*

(d) *identificarea deținătorului și a proprietarului vehiculului;*

(e) *restricții privind utilizarea vehiculului;*

(f) *entitatea responsabilă de întreținere.*

*De fiecare dată când agenția emite, reînnoiește, modifică, suspendă sau revocă o autorizație a unui vehicul, ea actualizează registrul fără întârziere.*

Miercuri, 26 februarie 2014

(5) **În cazul vehiculelor utilizate pentru prima dată într-o țară terță și utilizate ulterior într-un stat membru, respectivul stat membru garantează că datele referitoare la respectivele vehicule, incluzând cel puțin datele referitoare la deținătorul vehiculului, entitatea responsabilă cu întreținerea și restricțiile privind modul de utilizare a vehiculului, pot fi recuperate prin intermediul registrului european al vehiculelor sau cu ajutorul dispozițiilor unui acord internațional.** [AM 128]

## Articolul 44

Registrul european autorizațiilor de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule

(1) Agenția creează și păstrează un registru al autorizațiilor de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule, eliberate în conformitate cu articolul 22. Acest registru îndeplinește următoarele criterii:

- (a) este public și accesibil tuturor în format electronic;
- (b) respectă specificațiile comune menționate la alineatul (3);
- ~~(c) este conectat cu toate registrele naționale ale vehiculelor.~~ [AM 129]

(2) Comisia adoptă specificații comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrul autorizațiilor de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

**(2a) Acest registru conține, în cazul fiecărui tip de vehicul, cel puțin următoarele informații:**

- (a) caracteristicile tehnice ale tipului de vehicul, definite în STI-urile relevante;**
- (b) denumirea fabricantului;**
- (c) datele și referințele autorizațiilor succesive pentru acest tip de vehicul, inclusiv eventualele restricții sau retrageri;**
- (d) caracteristicile de proiectare pentru persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap;**
- (e) identificarea proprietarului și a deținătorului vehiculului;**

**Atunci când agenția emite, reînnoiește, modifică, suspendă sau revocă o autorizație de punere în funcțiune a tipurilor de vehicule, aceasta actualizează registrul fără întârziere.** [AM 130]

## Articolul 45

Registrul de infrastructură

(1) Fiecare stat membru ~~publică un~~ **asigură publicarea unui** registru de infrastructură care să indice valorile parametrilor de rețea ai fiecărui subsistem sau parte de subsistem în cauză. [AM 131]

(2) Valorile parametrilor înregistrate în registrul de infrastructură se utilizează în combinație cu valorile parametrilor înregistrate în autorizația de introducere pe piață a vehiculului pentru a verifica compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea.

(3) Registrul de infrastructură poate stipula condiții de utilizare a instalațiilor fixe, precum și alte restricții, **inclusiv restricții temporare care se aplică pentru o perioadă mai mare de șase luni.** [AM 132]

(4) Fiecare stat membru ~~și actualizează~~ **se asigură că** registrul de infrastructură **este actualizat** în conformitate cu Decizia de punere în aplicare a Comisiei 2011/633/UE <sup>(1)</sup>. [AM 133]

<sup>(1)</sup> Decizia de punere în aplicare a Comisiei 2011/633/UE din 15 septembrie 2011 privind specificațiile comune ale registrului de infrastructură feroviară (JO L 256, 1.10.2011, p. 1).

Miercuri, 26 februarie 2014

(5) Alte registre, precum un registru privind accesibilitatea, ~~pot fi~~ **pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, sunt**, de asemenea, asociate registrului de infrastructură. [AM 134]

(6) Comisia adoptă specificații comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrul de infrastructură, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

## CAPITOLUL VIII

### DISPOZIȚII TRANZITORII ȘI FINALE

#### Articolul 46

##### Exercitarea delegării

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 4 alineatul (2) și 5 alineatul (10), **8 alineatul (2), 15 alineatul (7a), 20 alineatul (7) și 22a alineatul (4)** se conferă Comisiei pe o perioadă de  ~~timp nedeterminată începând cu~~ **cinci ani de la** data intrării în vigoare a prezentei directive].

**Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.** [AM 135]

(3) Delegarea competenței menționate la articolele 4 alineatul (2), 5 alineatul (10), 8 alineatul (2), 15 alineatul (7a), 20 alineatul (7) și 22a alineatul (4) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunui act delegat aflat deja în vigoare.

(4) Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Actul delegat adoptat în temeiul articolelor 4 alineatul (2), 5 alineatul (10), 8 alineatul (2), 15 alineatul (7a), 20 alineatul (7) și 22a alineatul (4) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European, și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

#### Articolul 47

##### Procedura de urgență

(1) Actele delegate adoptate în temeiul prezentului articol intră imediat în vigoare și se aplică atât timp cât nu se formulează nicio obiecție în conformitate cu alineatul (2). În notificarea unui act delegat către Parlamentul European și Consiliu sunt menționate motivele aplicării procedurii de urgență.

(2) Parlamentul European sau Consiliul poate formula obiecții la un act delegat în conformitate cu procedura menționată la articolul 46 alineatul (5). În acest caz, Comisia abrogă actul imediat ce Parlamentul European sau Consiliul își notifică decizia de a formula obiecții.

Miercuri, 26 februarie 2014

## Articolul 48

## Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de comitetul înființat prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE a Consiliului. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

## Articolul 49

## Motivare

Orice decizie privind evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare al elementelor constitutive de interoperabilitate, luată ca urmare a prezentei directive, verificarea subsistemelor care formează sistemul feroviar și orice decizie adoptată în conformitate cu articolele 6, 11 și 16 trebuie să precizeze în detaliu motivele pe care se bazează. Partea în cauză este notificată în cel mai scurt timp posibil, în același timp indicându-se soluțiile posibile în baza dreptului în vigoare în statul membru în cauză și termenele acordate pentru punerea în aplicare a acestor soluții.

**Articolul 49a****Sanțiuni**

**Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 46, pentru a stabili norme privind sancțiunile aplicabile în cazul în care agenția nu respectă termenele stabilite de prezentul regulament pentru adoptarea deciziilor. De asemenea, Comisia stabilește un regim de plăți compensatorii în cazul în care comisia de apel prevăzută în Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția] decide în favoarea destinatarului unei decizii a agenției. Sancțiunile și regimul de plăți compensatorii trebuie să fie eficace, proporționale, nediscriminatorii și disuasive. [AM 136]**

## Articolul 50

## Raportare și informare

(1) La fiecare trei ani și, pentru prima dată, la ~~trei~~ **doi** ani de la publicarea prezentei directive, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate privind obținerea interoperabilității sistemului feroviar. Raportul include o analiză a cazurilor specificate la articolul 7 și a aplicării capitolului V. **Pe baza rezultatelor raportului, Comisia propune îmbunătățiri și măsuri de consolidare a rolului Agenției în ceea ce privește punerea în aplicare a interoperabilității.** [AM 137]

**(1a) La doi ani de la publicarea prezentei directive și după consultarea diferiților actori implicați, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate de agenție în îndeplinirea noilor sale competențe și funcționarea acesteia.** [AM 138]

(2) Agenția dezvoltă și actualizează cu regularitate un instrument care poate furniza, la cererea statului membru, **a Parlamentului European** sau a Comisiei, o perspectivă generală asupra nivelului de interoperabilitate al sistemului feroviar. Instrumentul utilizează informațiile conținute în registrele prevăzute în capitolul VII. [AM 139]

<sup>(1)</sup> Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză (JO L 235, 17.9.1996, p. 6).

Miercuri, 26 februarie 2014

### Articolul 50a

#### Regimul tranzitoriu

**Fără a aduce atingere articolului 20 alineatul (9a), începând cu patru ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, autorizațiile vehiculelor menționate la articolele 20 și 22 sunt acordate de către agenție. Pe durata acestei perioade de tranziție, autorizația unui vehicul poate fi acordată de către agenție sau de către autoritatea națională de siguranță, la alegerea solicitantului.**

**Agenția deține capacitatea organizatorică și expertiza necesare pentru a-și îndeplini toate sarcinile în temeiul articolelor 18, 20 și 22 cel târziu la patru ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.**

**Pentru a-și îndeplini obligațiile, agenția poate încheia acorduri de cooperare cu autoritățile naționale de siguranță în conformitate cu articolul 22a. [AM 140]**

### Articolul 51

#### Regim tranzitoriu pentru punerea în funcțiune a vehiculelor

(1) Statele membre pot continua să aplice dispozițiile prevăzute în capitolul V din Directiva 2008/57/CE până la ~~doi ani~~ **un an** de la data intrării în vigoare]. [AM 141]

(2) Autorizațiile de punere în funcțiune a vehiculelor care au fost acordate în temeiul alineatului (1), inclusiv autorizațiile emise în temeiul unor acorduri internaționale, în special RIC (Regolamento Internazionale Carozze) și RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), rămân valabile în conformitate cu condițiile în care au fost acordate.

(3) Vehiculele autorizate pentru punerea în funcțiune în temeiul alineatelor (1) și (2) trebuie să primească o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul pentru a funcționa într-una sau mai multe rețele care nu sunt acoperite de autorizație. Punerea în funcțiune în aceste rețele suplimentare se supune dispozițiilor de la articolul 21.

### Articolul 52

#### Alte dispoziții tranzitorii

Anexele IV, V, VI, VII și IX la Directiva 2008/57/CE se aplică până la data aplicării actelor **delegatelor corespunzătoare menționate la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 15 alineatul (7a) și până la data aplicării actelor** de punere în aplicare ~~corespunzătoare menționate la articolul 8 alineatul (2)~~; articolul 14 alineatul (8), **articolul 15** alineatul (7) și articolul 7 alineatul (3) din prezenta directivă. [AM 142]

### Articolul 53

#### Recomandări și avize ale agenției

Agenția furnizează recomandări și avize în conformitate cu articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția] în scopul aplicării prezentei directive. Aceste recomandări și avize servesc drept bază oricărei măsuri a Uniunii adoptate în temeiul prezentei directive.

### Articolul 54

#### Transpunere

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare în vederea respectării dispozițiilor de la articolul 1, articolul 2, articolul 7 alineatele (1)-(4), articolul 11 alineatul (1), articolul 13, articolul 14 alineatele (1)-(7), articolul 15 alineatele (1)-(6), articolele 17-21, articolul 22 alineatele (3)-(7), articolele 23-36, articolul 37 alineatul (2), articolul 38, articolul 39, articolele 41-43, articolul 45 alineatele (1)-(5), articolul 51 și anexele I-III până la ~~doi ani~~ **un an** de la data intrării în vigoare], cel târziu. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor măsuri și un tabel de corespondență între aceste măsuri și prezenta directivă. Tabelele de corespondență sunt necesare pentru a permite tuturor actorilor implicați să identifice în mod clar dispozițiile relevante aplicabile la nivel național pentru punerea în aplicare a prezentei directive. [AM 143]

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Acestea conțin, de asemenea, o mențiune prin care se precizează că trimiterile făcute, în cuprinsul actelor cu putere de lege și al actelor administrative în vigoare, la directivele abrogate prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri și modalitatea de formulare a respectivei mențiuni.

Miercuri, 26 februarie 2014

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(3) Obligațiile de transpunere și aplicare referitoare la articolul 13, articolul 14 alineatele (1)-(7), articolul 15 alineatele (1)-(6), articolele 17-21, articolul 42, articolul 43, articolul 45 alineatele (1)-(5) și articolul 51 din prezenta directivă nu se aplică Republicii Cipru și Republicii Malta atât timp cât pe teritoriul acestora nu există un sistem feroviar.

Cu toate acestea, imediat ce o entitate publică sau privată depune o cerere oficială de construire a unei linii de cale ferată care să fie exploatată de una sau mai multe întreprinderi feroviare, statele membre în cauză adoptă acte legislative pentru a pune în aplicare articolele menționate la primul paragraf, în termen de un an de la primirea cererii.

#### Articolul 55

##### Abrogare

Directiva 2008/57/CE, astfel cum a fost modificată de directivele enumerate în anexa IV partea A se abrogă de la ~~doi ani un~~ **an** de la data intrării în vigoare], fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în legislația națională a directivelor indicate în anexa IV partea B. **[AM 144]**

Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa V.

#### Articolul 56

##### Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Articolele 3-10, articolul 11 alineatele (2), (3) și (4), articolul 12 și articolul 16 se aplică de la [doi ani de la data intrării în vigoare].

#### Articolul 57

##### Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...

*Pentru Parlamentul European,  
Președintele*

*Pentru Consiliu  
Președintele*

---



Miercuri, 26 februarie 2014

ANEXA I

Elementele sistemului feroviar al Uniunii

1. Rețea

În sensul prezentei directive, rețeaua Uniunii include **rețeaua de mare viteză definită la punctele (a), (b) și (c) și rețeaua convențională definită la punctele (d)-(i), respectiv următoarele elemente:**

- (a) linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale cu sau mai mari de 250 km/h, **permițând în același timp rularea la viteze de peste 300 km/h în circumstanțe adecvate;**
- (b) linii special modernizate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;
- (c) linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici speciale din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană, la care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include liniile de interconectare între rețelele de mare viteză și cele convenționale, liniile din stații, liniile de acces către terminale, depouri etc. pe care materialul rulant „de mare viteză” circulă cu viteza convențională;
- (d) linii convenționale destinate serviciilor pentru călători;
- (e) linii convenționale destinate traficului mixt (călători și marfă);
- (f) linii convenționale destinate serviciilor de transport de marfă;
- (g) noduri de călători;
- (h) noduri de marfă, inclusiv terminale intermodale;
- (i) linii de legătură între elementele de mai sus.

Această rețea include sisteme de gestionare a traficului, de localizare și navigație, instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători pe distanțe mari și serviciilor de transport de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatare sigure și armonioase și în condiții de siguranță a rețelei, precum și a unei gestionări eficiente a traficului. [AM 145]

2. Vehicule

În scopul prezentei directive, vehiculele Uniunii cuprind toate vehiculele adecvate deplasării pe întreaga rețea a Uniunii sau pe o parte a acesteia, incluzând:

- locomotivele și materialul rulant pentru trenurile de călători, inclusiv unitățile de tracțiune termică sau electrică, trenurile de călători autopropulsate cu motoare termice sau electrice, vagoanele de călători;
- **vehicule proiectate să ruleze la viteze de cel puțin 250 km/h pe linii special construite pentru mare viteză, permițând, în același timp atingerea unei viteze de peste 300 km/h în circumstanțe adecvate;**
- **vehicule proiectate să ruleze la viteze de ordinul a 200 km/h pe linii de mare viteză sau pe linii special construite ori modernizate, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale acestor linii.**

**În plus, vehiculele destinate să ruleze cu o viteză maximă mai mică de 200 km/h și care sunt susceptibile să se poată deplasa pe întreaga rețea transeuropeană de mare viteză sau pe o parte a acesteia, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale rețelei respective, îndeplinesc cerințele pentru funcționarea în condiții de siguranță pe rețeaua respectivă. În acest scop, STI-urile pentru vehiculele convenționale specifică, de asemenea, cerințe pentru funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor convenționale pe rețelele de mare viteză. [AM 146]**

- vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele **cu platformă joasă** destinate întregii rețele și vehiculele destinate transportului de camioane; [AM 147]

---

Miercuri, 26 februarie 2014

— vehiculele speciale, precum mașinile de cale.

Fiecare dintre categoriile de mai sus poate fi împărțită în:

- vehicule pentru uz internațional;
- vehicule pentru uz național.

STI-urile precizează cerințele pentru asigurarea exploatării în condiții de siguranță a acestor vehicule pe diferite categorii de linii.

---

Miercuri, 26 februarie 2014

ANEXA II

SUBSISTEME

1. Lista subsistemelor

În sensul prezentei directive, sistemul care constituie sistemul feroviar poate fi divizat în următoarele subsisteme:

(a) din domeniul structural:

- infrastructură;
- energie;
- control-comandă și semnalizare terestre;
- control-comandă și semnalizare la bord;
- material rulant;

(b) din domeniul funcțional:

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

2. Descrierea subsistemelor

Pentru fiecare subsistem sau parte a unui subsistem, lista elementelor constitutive și a aspectelor referitoare la interoperabilitate este propusă de agenție în momentul elaborării proiectului de STI relevantă. Fără a aduce atingere determinării aspectelor și elementelor constitutive referitoare la interoperabilitate sau ordinii în care acestea vor face obiectul STI-urilor, subsistemele includ:

2.1. Infrastructură

Linia ferată, macazurile, lucrările de artă (poduri, tuneluri etc.), elementele componente ale stațiilor care au legătură cu transportul feroviar (inclusiv intrările, peroanele, zonele de acces, spațiile de servicii, toaletele și sistemele de informare, precum și caracteristicile lor de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap), echipamentele de siguranță și de protecție.

2.2. Energie

Sistemul de electrificare, inclusiv liniile aeriene și componentele terestre ale sistemului de măsurare a consumului de energie electrică.

2.3. Control-comandă și semnalizare terestre

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

2.4. Control-comandă și semnalizare la bord

Toate echipamentele de bord necesare pentru a asigura siguranța și pentru a comanda și controla mișcările trenurilor autorizate să circule în rețea.

2.5. Operarea și gestionarea traficului

Procedurile și echipamentele asociate care permit operarea coerentă a diferitelor subsisteme structurale, atât în cursul unei operări normale, cât și al unei operări în condiții de avarie, incluzând, în special, compunerea și conducerea trenurilor, planificarea și gestionarea traficului.

Calificările profesionale care pot fi necesare pentru efectuarea oricărui tip de serviciu feroviar.

Miercuri, 26 februarie 2014

## 2.6. Aplicații telematice

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

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

## 2.7. Material rulant

Structură, sistem de comandă și control pentru toate echipamentele trenului, dispozitive de captare a curentului electric, unități de tracțiune și de transformare a energiei, echipamente de bord pentru măsurarea consumului de energie electrică, mecanisme de frânare, cuplare și rulare (boghiuri, osii etc.) și suspensii, uși, interfețe om/mașină (meccanic, personal de bord și călători, incluzând caracteristicile de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap), dispozitive de siguranță pasive sau active și dispozitive necesare pentru asigurarea sănătății călătorilor și a personalului de bord.

## 2.8. Întreținere

Procedurile, echipamentele asociate, centrele logistice pentru lucrări de întreținere și componente de rezervă care efectuează întreținerea corectivă și preventivă obligatorie pentru asigurarea interoperabilității sistemului feroviar și garantarea performanțelor cerute.

---

Miercuri, 26 februarie 2014

ANEXA III

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 de avarie speciale.

1.1.2. Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru garantarea deplasării sigure la viteza maximă autorizată. Parametrii echipamentului de frânare trebuie să garanteze posibilitatea de oprire într-o anumită distanță de frânare la viteza maximă autorizată.

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 ale 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, a propagării și a 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 fie afectate funcționarea sigură a dispozitivelor sau sănătatea și siguranța utilizatorilor, în cazul unei utilizări previzibile care, cu toate acestea, nu respectă instrucțiunile afișate.

1.2. Fiabilitate și disponibilitate

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

1.3. Sănătate

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 selectate, instalate și utilizate astfel încât să limiteze emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase, în special în caz de incendiu.

1.4. Protecția mediului

1.4.1. Impactul asupra mediului al constituirii și funcționării sistemului feroviar trebuie să fie evaluat și luat în considerare în etapa de proiectare a sistemului, în conformitate cu dispozițiile în vigoare ale Uniunii.

1.4.2. Materialele folosite în trenuri și infrastructuri trebuie să împiedice emisiile de fumuri 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.

1.4.4. Funcționarea sistemului feroviar trebuie să respecte reglementările existente privind poluarea sonoră.

1.4.5. Funcționarea sistemului feroviar nu trebuie să provoace un nivel inadmisibil de vibrații ale solului pentru activitățile și zonele apropiate infrastructurii, într-un stadiu normal de întreținere.

Miercuri, 26 februarie 2014

### 1.5. Compatibilitate tehnică

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

În cazul în care conformitatea cu aceste caracteristici se dovedește dificilă pe anumite secțiuni ale rețelei, se pot aplica 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 pătrunderile neautorizate.

Trebuie adoptate măsuri de limitare a pericolelor 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 și pe viaductele foarte lungi.

### 2.2. Energie

#### 2.2.1. Siguranță

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

#### 2.2.3. Compatibilitate 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. Siguranță

Instalațiile și procedurile de control-comandă și semnalizare utilizate 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 de avarie.

### 2.3.2. Compatibilitate 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.

**Miercuri, 26 februarie 2014**

## 2.4. Material rulant

## 2.4.1. Siguranță

Structura materialului rulant și a legăturilor dintre vehicule trebuie să fie proiectată astfel încât să protejeze compartimentele călătorilor și ale mecanicilor în caz de coliziune sau de deraiere.

Echipamentele electrice trebuie să nu afecteze siguranța și funcționarea instalațiilor de control-comandă și semnalizare.

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

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

În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită călătorilor să informeze mecanicul de locomotivă **și/sau conductorul** și să **impună** personalului însoțitor să îl/îi contacteze. [AM 148]

~~Ușile de acces~~ Trebuie să fie dotate cu un sistem **se poate urca în tren și coborî din acesta în siguranță. Mecanismele de deschidere și închidere care a ușilor, distanța față de peron și măsurile de pregătire a trenurilor pentru plecare trebuie să garanteze siguranța călătorilor. Trenurile trebuie să fie proiectate astfel încât călătorii să nu poată rămâne imobilizați.** [AM 149]

Trebuie prevăzute și semnalizate ieșiri de siguranță.

Este necesar să se adopte dispoziții corespunzătoare care să țină 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/sau mecanicilor de locomotivă** să se adreseze călătorilor. [AM 150]

**Călătorilor trebuie să li se furnizeze informații detaliate și ușor de înțeles privind reglementările aplicabile atât în gări, cât și în trenuri (puncte fără acces, intrări și ieșiri, instrucțiuni privind conduita, accesul persoanelor cu mobilitate redusă, semnificația indicatoarelor, zonele periculoase etc.).** [AM 151]

## 2.4.2. Fiabilitate și disponibilitate

Proiectarea echipamentelor esențiale, a echipamentelor de rulare, tracțiune și frânare și a sistemului de control-comandă trebuie să permită, într-o situație de avarie specifică, 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.

Caracteristicile materialului rulant trebuie să permită deplasarea acestuia pe orice linie pe care este prevăzută funcționarea sa, ținând seama de condițiile climatice relevante **și de topografie.** [AM 152]

## 2.4.4. Controale

Trenurile trebuie dotate cu un dispozitiv de înregistrare. Datele captate de acest dispozitiv și prelucrarea informațiilor trebuie armonizate.

Miercuri, 26 februarie 2014

## 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 utilizate în centrele de întreținere nu trebuie să depășească nivelurile de noxe admisibile pentru mediul înconjurător.

## 2.5.3. Compatibilitate tehnică

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

## 2.6. Operarea și gestionarea traficului

## 2.6.1. Siguranță

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor, **ale inspectorilor de material rulant, ale controlorilor de mișcare**, ale personalului de bord și ale personalului din centrele de control trebuie să asigure operarea în condiții de siguranță, ținând seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne. **Trebuie depuse eforturi pentru a asigura un nivel ridicat de formare, cu calificări avansate, la nivelul Uniunii.** [AM 153]

Lucrările de întreținere și intervalele dintre acestea, formarea și calificările personalului din centrele de întreținere și control, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii respectivi în centrele de întreținere și control trebuie să asigure un nivel înalt de siguranță.

## 2.6.2. Fiabilitate și disponibilitate

Lucrările de întreținere și perioadele de efectuare a acestora, formarea și calificările personalului din centrele de întreținere și control, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii respectivi în centrele de întreținere și control trebuie să asigure un nivel înalt de fiabilitate și disponibilitate a sistemului.

## 2.6.3. Compatibilitate tehnică

Alinierea normelor de exploatare a rețelei și calificările mecanicilor, ale personalului de bord și ale impiegaților de mișcare trebuie să asigure eficiența funcționării în sistemul feroviar, ținând seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.

## 2.7. Aplicații 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 informatice și protocoalele de comunicare a datelor sunt realizate într-un mod care să permită schimbul de date la nivel maxim între diferitele aplicații și diferiții operatori, excluzând datele comerciale confidențiale;
- facilitarea accesului la informații pentru utilizatori.

## 2.7.2. Fiabilitate și disponibilitate

Metodele de utilizare, gestionarea, actualizarea și întreținerea acestor baze de date, programe informatice și protocoale de comunicare a datelor trebuie să garanteze eficiența acestor sisteme și calitatea serviciilor.



**Miercuri, 26 februarie 2014**

## 2.7.3. Sănătate

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

## 2.7.4. Siguranță

Pentru stocarea sau transmiterea informațiilor privind siguranța trebuie asigurate niveluri corespunzătoare de integritate și fiabilitate.

---

Miercuri, 26 februarie 2014

ANEXA IV

## PARTEA A

Directive abrogate  
cu lista modificărilor sale ulterioare  
(menționate la articolul 55)

Directiva 2008/57/CE	(JO L 191, 18.7.2008, p. 1)
Directiva 2009/131/CE	(JO L 273, 17.10.2009, p. 12)
Directiva 2011/18/UE	(JO L 57, 2.3.2011, p. 21)

## PARTEA B

Termene pentru transpunerea în legislația națională  
(menționate la articolul 55)

Directivă	Termen pentru transpunere
2008/57/CE	19 iulie 2010
2009/131/CE	19 iulie 2010
2011/18/UE	31 decembrie 2011

Miercuri, 26 februarie 2014

ANEXA V

## TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 2008/57/CE	Prezenta directivă
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 literele (a)-(z)	Articolul 2 punctele 1-24
—	Articolul 2 punctele 25-41
Articolul 3	—
Articolul 4	Articolul 3
Articolul 5 alineatele (1)-(3) litera (g)	Articolul 4 alineatele (1)-(3) litera (g)
—	Articolul 4 alineatul (3) literele (h) și (i)
Articolul 5 alineatele (4)-(8)	Articolul 4 alineatele (4)-(8)
Articolul 6	Articolul 5
Articolul 7	Articolul 6
Articolul 8	—
Articolul 9	Articolul 7
Articolul 10	Articolul 8
Articolul 11	Articolul 9
Articolul 12	—
Articolul 13	Articolul 10
Articolul 14	Articolul 11
Articolul 15 alineatul (1)	Articolul 18 alineatul (3) și articolul 19 alineatul (2)
Articolul 15 alineatele (2) și (3)	—
Articolul 16	Articolul 12
Articolul 17	Articolele 13 și 14
Articolul 18	Articolul 15
Articolul 19	Articolul 16
—	Articolul 17

Miercuri, 26 februarie 2014

Directiva 2008/57/CE	Prezenta directivă
_____	Articolul 18 [cu excepția alineatului (3)]
_____	Articolele 19 și 20
Articolul 20	_____
Articolul 21	Articolul 21
Articolele 22-25	_____
Articolul 26	Articolul 22
Articolul 27	Articolul 14 alineatul (8)
Articolul 28 și anexa VIII	Articolele 23-41
Articolul 29	Articolul 48
Articolele 30 și 31	_____
Articolul 32	Articolul 42
Articolul 33	Articolul 43
Articolul 34	Articolul 44
Articolul 35	Articolul 45
Articolul 36	_____
_____	Articolele 46 și 47
Articolul 37	Articolul 49
Articolul 38	Articolul 54
Articolul 39	Articolul 50
_____	Articolele 51 și 52
_____	Articolul 53
Articolul 40	Articolul 55
Articolul 41	Articolul 56
Articolul 42	Articolul 57
Anexele I-III	Anexele I-III
Anexa IV	Articolul 8 alineatul (2)
Anexele V și VI	Articolul 15 alineatul (7)

**Miercuri, 26 februarie 2014**

Directiva 2008/57/CE	Prezenta directivă
Anexa VII	Articolul 14 alineatul (8)
Anexa VIII	Articolele 27, 28 și 29
Anexa IX	Articolul 7 alineatul (3)
Anexa X	Anexa IV
Anexa XI	Anexa V