

32004L0050

30.4.2004

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

L 164/114

**DIRECTIVA 2004/50/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 29 aprilie 2004**

de modificare a Directivei 96/48/CE a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

desemnată organism comun reprezentativ, și au fost adoptate de către Comisie la 30 mai 2002.

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolele 71 și 156,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽²⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽³⁾,

hotărând în conformitate cu procedura menționată la articolul 251 din tratat ⁽⁴⁾, având în vedere textul comun aprobat la 23 martie 2004 de comitetul de conciliere,

întrucât:

(1) În temeiul articolelor 154 și 155 din tratat, Comunitatea trebuie să contribuie la crearea și dezvoltarea rețelilor transeuropene în sectorul transporturilor. În vederea realizării acestor obiective, Comunitatea trebuie să întreprindă orice acțiune care se poate dovedi necesară pentru asigurarea interoperabilității rețelilor, în special în domeniul armonizării standardelor tehnice.

(2) În ceea ce privește sectorul feroviar, s-a luat o primă măsură prin adoptarea Directivei 96/48/CE ⁽⁵⁾. În vederea realizării obiectivelor directivei respective, au fost elaborate proiecte de specificații tehnice de interoperabilitate (STI) de către Asociația Europeană pentru Interoperabilitate Feroviară (AEIF), care în cadrul directivei respective a fost

(3) La 10 septembrie 1999 Comisia adoptă un raport adresat Parlamentului European și Consiliului în care s-a făcut o evaluare inițială a progreselor înregistrate în aplicarea interoperabilității sistemului feroviar transeuropean de mare viteză. În rezoluția sa din 17 mai 2000 ⁽⁶⁾, Parlamentul European a solicitat Comisiei să prezinte propuneri de modificare a Directivei 96/48/CE, pe baza modelului utilizat pentru Directiva 2001/16/CE ⁽⁷⁾.

(4) Directiva 2001/16/CE, la fel ca Directiva 96/48/CE, stabilește proceduri comunitare pentru pregătirea și adoptarea STI-urilor, precum și norme comune pentru evaluarea conformității cu aceste STI. AEIF, care a fost desemnată și organism reprezentativ comun, a fost însărcinată să dezvolte primul grup de STI-uri.

(5) Din experiența dezvoltării STI-urilor în sectorul de mare viteză, aplicarea Directivei 96/48/CE la proiecte concrete și activitatea comitetului înființat în temeiul directivei respective au reușit o serie de învățăminte care au determinat Comisia să propună modificări ale celor două directive privind interoperabilitatea feroviară.

(6) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind Agenția) ⁽⁸⁾, pe de o parte, și a Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară) ⁽⁹⁾, pe de altă parte, este necesar să se modifice anumite dispoziții ale Directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE. În special, după înființarea agenției, sarcina elaborării oricărui proiect de STI, nou sau revizuit, va fi încredințată acestuia de către Comisie.

⁽¹⁾ JO C 126 E, 28.5.2002, p. 312.

⁽²⁾ JO C 61, 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 66, 19.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Avizul Parlamentului European din 14 ianuarie 2003 (JO C 38 E, 12.2.2004, p. 119), Poziția comună a Consiliului din 26 iunie 2003 (JO C 270 E, 11.11.2003, p. 7) și Poziția Parlamentului European din 23 octombrie 2003 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 22 aprilie 2004 și Decizia Consiliului din 26 aprilie 2004.

⁽⁵⁾ JO L 235, 17.9.1996, p. 6. Directivă, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

⁽⁶⁾ JO C 59, 23.2.2001, p. 121.

⁽⁷⁾ JO L 110, 20.4.2001, p. 1.

⁽⁸⁾ JO L 220, 21.6.2004, p. 3.

⁽⁹⁾ JO L 220, 21.6.2004, p. 16.

- (7) Intrarea în vigoare a Directivelor 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ⁽¹⁾, 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind licențele întreprinderilor feroviare ⁽²⁾ și 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tariful utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță ⁽³⁾ are consecințe asupra punerii în aplicare a interoperabilității. Ca și în cazul altor moduri de transport, extinderea drepturilor de acces trebuie însoțită de măsurile conexe de armonizare necesare. În consecință, este necesar să se aplice interoperabilitatea pe întreaga rețea, prin extinderea progresivă a domeniului de aplicare a Directivei 2001/16/CE. De asemenea, este necesar să se extindă temeiul juridic al Directivei 2001/16/CE la articolul 71 din tratat, care constituie temeiul Directivei 2001/12/CE.
- (8) Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor anunță prezenta directivă, care face parte din strategia Comisiei de revitalizare a transportului feroviar și, în consecință, de reechilibrare a modurilor de transport, urmărind astfel atingerea obiectivului final, acela al decongestionării drumurilor din Europa.
- (9) STI-urile realizate în cadrul Directivei 96/48/CE nu se referă în mod explicit la lucrările de reînnoire a infrastructurii și a materialului rulant și nici la înlocuiri efectuate în contextul întreținerii preventive. Acestea sunt prevăzute însă la Directiva 2001/16/CE privind sistemul feroviar convențional și este necesar să se alinieze cele două directive în această privință.
- (10) Realizarea de STI-uri în sectorul de mare viteză a demonstrat necesitatea clarificării relației dintre cerințele esențiale ale Directivei 96/48/CE și STI-uri, pe de o parte, și standardele europene și alte documente cu caracter normativ, pe de altă parte. În special, este necesar să se facă o distincție clară între standardele sau părțile din standarde care este indispensabil să devină obligatorii în vederea realizării obiectivelor respectivei directive și standardele „armonizate” care au fost realizate în spiritul noii abordări a armonizării și standardizării tehnice.
- (11) De regulă, specificațiile europene sunt realizate în spiritul noii abordări a armonizării și standardizării tehnice. Ele permit să se presupună conformitatea cu anumite cerințe esențiale ale Directivei 96/48/CE, în special în cazul elementelor și interfețelor de interoperabilitate. Aceste specificații europene sau părțile lor aplicabile nu sunt obligatorii și în STI-uri nu se poate face nici o trimitere explicită la aceste specificații. Trimiterile la aceste specificații europene sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, iar statele membre publică trimiterile la standardele naționale care transpun standardele europene.
- (12) În unele cazuri, atunci când acest lucru este absolut necesar pentru realizarea obiectivelor prezentei directive, STI-urile pot conține o trimitere explicită la standarde sau specificații europene. Această trimitere explicită are consecințe care este necesar să fie precizate; în special, aceste standarde sau specificații europene devin obligatorii din momentul în care STI este aplicabilă.
- (13) STI stabilește toate condițiile cărora trebuie să li conformeze un element de interoperabilitate și procedura care trebuie urmată pentru evaluarea conformității. În afară de aceasta, este necesar să se specifice că fiecare element constitutiv trebuie să treacă prin procedura de evaluare a conformității și a caracterului adecvat pentru utilizarea indicată în STI-uri și trebuie să fie însoțită de certificatul corespunzător.
- (14) Din motive de siguranță, este necesar să se solicite statelor membre să atribuie un cod de identificare fiecărui vehicul dat în exploatare. Apoi vehiculul ar trebui înregistrat într-un registru național al materialului rulant. Registrele trebuie să poată fi consultate de toate statele membre și de anumiți operatori economici ai Comunității. Registrele ar trebui să fie unitare în ceea ce privește formatul datelor. În consecință, ele ar trebui să facă obiectul unor specificații funcționale și tehnice comune.
- (15) Este necesar să se specifice procedura de urmat în cazul cerințelor esențiale aplicabile unui subsistem care nu au făcut încă obiectul unor specificații detaliate în STI-ul corespunzător. Într-un astfel de caz, este necesar ca organismele însărcinate cu procedurile de evaluare a conformității și de verificare să fie cele deja notificate conform dispozițiilor articolului 20 din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE.
- (16) Este necesar să se adopte măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1998 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽⁴⁾.
- (17) Este necesar să se precizeze definiția materialului rulant menționat în anexa I la Directiva 96/48/CE. Directiva respectivă ar trebui să se refere și la materialul rulant proiectat pentru a circula doar pe linii amenajate pentru viteze mari, la viteze de ordinul a 200 km/h.
- (18) Aplicarea prezentei directive ar trebui să păstreze, pe cât posibil, ceea ce s-a întreprins deja în cadrul Directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE, precum și aplicarea acestor directive de către statele membre în cadrul proiectelor care, la intrarea în vigoare a prezentei directive, sunt într-un stadiu de elaborare avansat.

(1) JO L 75, 15.3.2001, p. 1.

(2) JO L 75, 15.3.2001, p. 26.

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

(4) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

- (19) Având în vedere că obiectivul acțiunii propuse, și anume interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean, nu poate fi realizat într-o măsură suficientă de către statele membre și, în consecință, datorită caracterului său transeuropean recunoscut de tratat, poate fi realizat mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este acesta stabilit în articolul menționat anterior, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.
- (20) STI-urile aplicabile sistemului feroviar de mare viteză în ceea ce privește infrastructura, materialul rulant, energia, controlul-comanda și semnalizarea, exploatarea și întreținerea au fost adoptate la 30 mai 2002 de către Comisie. Proiectele de STI-uri menționate la articolul 1 alineatul (5) și articolul 2 alineatul (5) se referă la reexaminarea acestor STI-uri sau la adoptarea unor noi STI-uri.
- (21) Având în vedere că un proiect de sistem de referință privind normele tehnice referitoare la gradul actual de interoperabilitate al sistemului feroviar transeuropean convențional este în curs de elaborare, în conformitate cu dispozițiile articolului 25 din Directiva 2001/16/CE, este necesar să se actualizeze aceste norme tehnice, în vederea extinderii domeniului de aplicare prevăzut de directiva respectivă, ținând seama, în afară de aceasta, de primul grup de STI-uri ce trebuie adoptate până în 2004.
- (22) Sub rezerva excluderilor din domeniul de aplicare a Directivei 2001/16/CE, ar trebui încurajată aplicarea voluntară a dispozițiilor relevante ale respectivei directive de către statele membre la scară națională, în sensul creșterii eficienței costurilor și a economiilor de scară în sectorul industrial.
- (23) Este necesar, prin urmare, să se modifice Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

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

Aceste condiții privesc proiectarea, construcția, darea în exploatare, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem date în exploatare după

30 aprilie 2004, precum și calificările și condițiile de sănătate și siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea sa.

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

- (a) facilitarea, ameliorarea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional pe teritoriul Comunității și cu țările terțe;
- (b) contribuția la realizarea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, exploatarea, reînnoirea și modernizarea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză;
- (c) contribuția la interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză.”

2. La articolul 2 se adaugă următoarele litere:

- „(j) «parametru fundamental» înseamnă orice condiție de reglementare, tehnică sau operațională care este critică pe planul interoperabilității și care trebuie să facă obiectul unei decizii sau al unei recomandări în conformitate cu procedura menționată la articolul 21 alineatul (2), înainte de elaborarea proiectelor complete de STI-uri;
- (k) «caz special» înseamnă orice parte a sistemului feroviar transeuropean de mare viteză care necesită dispoziții speciale, fie temporare, fie definitive, în STI-uri, din cauza restricțiilor geografice, topografice, de mediu urban sau a celor care afectează compatibilitatea cu sistemul existent. Acestea pot include, în special, liniile și rețelele de cale ferată izolate de restul teritoriului Comunității, gabaritul de încărcare, ecartamentul căilor ferate sau spațiul dintre linii;
- (l) «modernizare» înseamnă orice lucrare de modificare majoră efectuată la un subsistem sau o parte a unui subsistem, care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;
- (m) «înlocuire în cadrul întreținerii» înseamnă orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;
- (n) «reînnoire» înseamnă orice lucrare majoră de înlocuire efectuată la un subsistem sau o parte a unui subsistem, care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;
- (o) «sistem feroviar existent» înseamnă structura compusă din infrastructura feroviară, care cuprinde liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar existent, plus materialul rulant existent, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;

(p) «dare în exploatare» înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem este adus în starea de funcționare nominală.”

3. La articolul 2, litera (h) se elimină.

4. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

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

(a) indică domeniul de aplicare căruia îi este destinat (partea rețelei sau materialul rulant menționate în anexa I, subsistemul sau partea de subsistem menționate în anexa II);

(b) precizează cerințele esențiale pentru subsistemul în cauză și interfețele sale în raport cu alte subsisteme;

(c) definește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de către subsistem și interfețele sale în raport cu alte subsisteme. În cazul în care este necesar, aceste specificații pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului, de exemplu în conformitate cu categoriile de linii și/sau de material rulant prevăzute în anexa I;

(d) determină elementele constitutive și interfețele de interoperabilitate care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv standardele europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar transeuropean de mare viteză;

(e) indică, în fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformității sau a caracterului adecvat pentru utilizarea constituenților de interoperabilitate, pe de

o parte, sau verificarea CE a subsistemelor, pe de altă parte. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în Decizia 93/465/CEE;

(f) indică strategia de punere în aplicare a STI-urilor. În special, este necesar să se precizeze etapele care trebuie finalizate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea STI-urilor este generalizată;

(g) indică, pentru personalul respectiv, competențele profesionale și condițiile de igienă și de protecție a muncii necesare pentru exploatarea și întreținerea subsistemelor, precum și pentru punerea în aplicare a STI-urilor.”;

(c) se inserează următorul alineat:

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

5. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(7) Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI-urilor țin seama de opinia utilizatorilor, în privința caracteristicilor care au o influență directă asupra condițiilor în care aceștia utilizează

subsistemele. În acest scop, Agenția consultă asociații și organisme care îi reprezintă pe utilizatori, în timpul fazelor de elaborare și de revizuire a STI-urilor. Aceasta anexează la proiectul de STI un raport privind rezultatele acestei consultări.

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

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

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

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

(*) JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

(**) JO L 225, 12.8.1998, p. 27.”

6. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

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

- (a) pentru un proiect de linie nouă, de reînnoire sau modernizare unei linii existente sau pentru orice element prevăzut la articolul 1 alineatul (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care face obiectul unui contract în curs de executare atunci când se publică aceste STI-uri;
- (b) pentru orice proiect de reînnoire sau modernizare a unei linii existente, în cazul în care gabaritul de încărcare, ecartamentul, spațiul dintre liniile de cale ferată sau tensiunea de alimentare a liniilor electrificate menționate în aceste STI-uri nu sunt compatibile cu cele ale liniei existente;
- (c) pentru un proiect de linie nouă, de reînnoire sau modernizare a unei linii existente pe teritoriul statului membru respectiv, în cazul în care marea separă sau izolează rețeaua sa feroviară de rețeaua feroviară a restului teritoriului Comunității;

- (d) pentru orice reînnoire, extindere sau modernizare a unei linii existente, în cazul în care aplicarea acestor STI-uri ar compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau compatibilitatea sistemului feroviar din statul membru;
- (e) în cazul în care, în urma unui accident sau a unui dezastru natural, condițiile pentru refacerea rapidă a rețelei nu permit, din punct de vedere economic sau tehnic, aplicarea parțială sau totală a STI-urilor pertinente.

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

7. La articolul 9 se adaugă următorul paragraf:

„În special, nu pot solicita verificări care au fost deja efectuate ca parte a procedurii care are drept rezultat declarația «CE» de conformitate sau de adecvare pentru utilizare.”

8. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

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

- (b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

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

- (c) alineatele (4) și (5) se elimină.

9. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

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

(*) JO L 204, 21.7.1998, p. 37. Directivă, astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/48/CE (JO L 217, 5.8.1998, p. 18).”

10. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

(1) Fiecare stat membru autorizează darea în exploatare a acelor subsisteme structurale care constituie sistemul feroviar transeuropean de mare viteză și care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul său.

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

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

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

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

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

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

- (a) registrul respectă specificațiile comune definite la alineatul (5);
- (b) registrul este păstrat și actualizat de un organism independent de orice întreprindere feroviară;
- (c) registrul este accesibil autorităților de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 21 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară) (*); de asemenea, el este accesibil, ca urmare a oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (**), Agenției, întreprinderilor feroviare și administratorilor infrastructurii.

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

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

- (a) trimiteri la declarația «CE» de verificare și la organismul emitent;
- (b) trimiteri la registrul de material rulant menționat la articolul 22a;

(c) identificarea proprietarului vehiculului sau a concesionarului acestuia;

(d) eventualele restricții privind utilizarea vehiculului;

(e) date pertinente în materie de siguranță, legate de programarea întreținerii vehiculului.

(*) JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

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

11. La articolul 15 se adaugă următorul paragraf:

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

12. La articolul 16, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) În absența STI-urilor, inclusiv în cazurile în care s-a notificat o derogare, în temeiul articolului 7, statele membre comunică celorlalte state membre și Comisiei, pentru fiecare subsistem, o listă a normelor tehnice utilizate pentru punerea în aplicare a cerințelor esențiale. Aceasta se notifică până la 30 aprilie 2005 iar ulterior de fiecare dată când se modifică lista normelor tehnice. Cu această ocazie, statele membre desemnează și organisme responsabile pentru efectuarea, în cazul acestor norme tehnice, a procedurii de verificare menționate la articolul 18.”

13. La articolul 17 se adaugă următorul paragraf:

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

14. La articolul 18 alineatul (2), se adaugă următorul paragraf:

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

15. La articolul 20, alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

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

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

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

16. Articolul 21 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 21

(1) Comisia este asistată de un comitet.

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

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

(3) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

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

(*) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.”

17. Se inserează următoarele articole:

„Articolul 21a

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

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

Articolul 21b

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

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

Articolul 21c

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

(*) JO L 110, 20.4.2001, p. 1.”

18. Se inserează următorul articol:

„Articolul 22a

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

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

19. Anexa I se înlocuiește cu textul din anexa I la prezenta directivă.

20. Anexa II se înlocuiește cu textul din anexa II la prezenta directivă.

21. La anexa III se adaugă următorul punct:

„2.4.4. Control

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

22. În anexa VII la punctul 2, se adaugă următorul paragraf:

„În special, organismul și personalul care răspund de verificări trebuie să fie independente din punct de vedere funcțional de autoritățile desemnate să emită autorizații de dare în exploatare în cadrul prezentei directive, licențe, în cadrul Directivei 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare (*) și certificate de siguranță în cadrul Directivei 2004/49/CE și al organismelor care au atribuții de efectuare a anchetelor în caz de accident.

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

Articolul 2

Directiva 2001/16/CE se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional”.

2. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Prezenta directivă prevede stabilirea condițiilor care trebuie îndeplinite pentru realizarea, pe teritoriul comunitar, a interoperabilității sistemului feroviar transeuropean convențional, astfel cum este acesta descris în anexa I. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, darea în exploatare, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem date în exploatare după data intrării în vigoare a prezentei directive, precum și calificarea profesională și condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa.”;

(b) partea introductivă a alineatului (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Urmărirea acestui obiectiv trebuie să ducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită.”;

(c) se adaugă următorul alineat:

„(3) Domeniul de aplicare al prezentei directive este extins treptat la întreg sistemul feroviar convențional, inclusiv accesul pe calea ferată la terminale și principalele instalații portuare care deservește sau pot deservi mai mulți utilizatori, cu excepția infrastructurii și materialului rulant rezervate unei utilizări strict locale, istorice sau turistice sau a infrastructurii care este izolată din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar, și fără a aduce atingere derogărilor de la aplicarea STI-urilor menționate la articolul 7.

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

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

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

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

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

3. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) litera (h) se elimină;

(b) literele (l) și (m) se înlocuiesc cu următorul text:

„(l) «modernizare» înseamnă orice lucrare de modificare majoră a unui subsistem sau a unei părți de subsistem care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;

(m) «reînnoire» înseamnă orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți de subsistem care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;”;

(c) se adaugă următoarele litere:

„(o) «înlocuire în cadrul întreținerii» înseamnă orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau corective;

(p) dare în exploatare «înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem este adus în starea de funcționare nominală.»

4. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

(b) la alineatul (3), litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) indică, în fiecare caz avut în vedere, procedurile care urmează să fie utilizate pentru evaluarea conformității sau adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, pe de o parte, sau verificarea «CE» a subsistemelor, pe de altă parte. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în Decizia 93/465/CEE;”;

(c) se adaugă următorul alineat:

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

normative identificate în mod clar; în astfel de cazuri, acestea vor fi documente care sunt ușor accesibile și de domeniu public.”

5. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

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

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

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

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

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

În continuare, Agenția elaborează proiectul de STI pe baza acestor parametri fundamentali. După caz, Agenția ține seama de progresul tehnic, de lucrările de 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 beneficiilor estimate prin punerea în aplicare a STI-urilor; această evaluare indică consecințele scontate pentru toți operatorii și agenții economici în cauză.

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

(**) JO L 225, 12.8.1998, p. 27.”

6. Articolul 7 litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) pentru un proiect de linie nouă, de reînnoire sau modernizare a unei linii existente sau pentru orice element menționat la articolul 1 alineatul (1) care se află

într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care reprezintă obiectul unui contract în curs de executare atunci când se publică aceste STI-uri;”

7. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

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

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

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

(c) alineatele (4) și (5) se elimină.

8. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

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

9. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2) se adaugă următorul paragraf:

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

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

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

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

(c) se inserează următoarele alineate:

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

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

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

(c) registrul este accesibil autorităților de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 21 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară) (*); de asemenea, el este accesibil, ca urmare a unei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (**), Agenției, întreprinderilor feroviare și administratorilor infrastructurii.

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

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

(a) trimiteri la declarația «CE» de verificare și la organismul emitent;

(b) trimiteri la registrul de material rulant menționat la articolul 24;

(c) identificarea proprietarului vehiculului sau a concesionarului acestuia;

(d) orice restricție în privința modului în care poate fi utilizat vehiculul;

(e) date esențiale în privința siguranței, legate de programarea întreținerii vehiculului.

(*) JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

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

10. La articolul 16, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) În absența STI-urilor, inclusiv în cazurile în care s-a notificat o derogare, în temeiul articolului 7, statele membre comunică celorlalte state membre și Comisiei, pentru fiecare subsistem, o listă a normelor tehnice utilizate pentru punerea în aplicare a cerințelor esențiale. Aceasta se notifică până la 30 aprilie 2005, iar ulterior de fiecare dată când se modifică lista normelor tehnice. Cu această ocazie, statele membre desemnează și organismele responsabile pentru efectuarea, în cazul acestor norme tehnice, a procedurii de verificare menționate la articolul 18.”

11. La articolul 17 se adaugă următorul paragraf:

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

12. La articolul 20, alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

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

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

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

13. La articolul 21 se adaugă următorul alineat:

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

14. Se inserează următoarele articole:

„Articolul 21a

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

Articolul 21b

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

15. Articolul 23 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 23

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

- (a) primul grup de STI-uri se referă la control-comandă și semnalizare; aplicațiile telematice pentru serviciile de transport de marfă; exploatarea și managementul traficului (inclusiv calificările personalului pentru serviciile transfrontaliere conform criteriilor definite în anexele II și III); vagoane de marfă; noxele sonore aferente materialului rulant și infrastructurii. În privința materialului rulant, mai întâi va fi realizat cel destinat utilizării internaționale;
- (b) în afară de aceasta, se discută următoarele aspecte în funcție de resursele Comisiei și ale Agenției: aplicațiile telematice pentru serviciile de pasageri, întreținerea, acordându-se o atenție deosebită siguranței, vagoanele de pasageri, vehiculele de tracțiune și trenurile automotoare, infrastructura, energia și poluarea aerului.

În privința materialului rulant, mai întâi va fi realizat cel destinat utilizării internaționale;

- (c) la solicitarea Comisiei, a unui stat membru sau a agenției, comitetul poate decide, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2), să elaboreze o STI pentru un subiect complementar, în măsura în care acesta se referă la un subsistem menționat în anexa II.

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

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

(3) Programul de lucru constă în următoarele etape:

- (a) realizarea, pe baza unui proiect stabilit de Agenție, a unei arhitecturi reprezentative a sistemului feroviar convențional, bazată pe lista subsistemelor (anexa II), pentru a garanta caracterul unitar al STI-urilor. Această arhitectură trebuie să includă în special diferitele elemente constitutive ale sistemului și interfețele acestora și să servească drept cadru de referință pentru definirea domeniilor de utilizare ale fiecărei STI;
- (b) adoptarea unei structuri tip pentru realizarea STI-urilor;
- (c) adoptarea unei metodologii de analiză costuri-beneficii a soluțiilor stabilite în STI-uri;
- (d) adoptarea mandatelor necesare pentru elaborarea STI-urilor;
- (e) adoptarea parametrilor fundamentali pentru fiecare STI;
- (f) aprobarea proiectelor programelor de standardizare;
- (g) managementul perioadei de tranziție între data intrării în vigoare a Directivei 2004/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 96/48/CE a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional (*) și publicarea STI-urilor, inclusiv adoptarea sistemului de referință menționat la articolul 25.

(*) JO L 164, 30.4.2004, p. 114.”

16. La articolul 24, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

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

17. La articolul 25, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

18. Anexa I se înlocuiește cu textul din anexa III la prezenta directivă.

19. La anexa III se adaugă următorul punct:

„2.4.4. Control

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

20. La anexa VII punctul 2, se adaugă următorul paragraf:

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

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

21. Anexa VIII se elimină.

Articolul 3

Comisia ia toate măsurile necesare pentru ca aplicarea prezentei directive să păstreze în cea mai mare măsură posibilă lucrările de realizare a STI-urilor care au fost încredințate în cadrul Directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE și pentru a se asigura că nu se aduce atingere proiectelor care se află într-un stadiu avansat de realizare în momentul intrării în vigoare a prezentei directive.

Articolul 4

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive înainte de 30 aprilie 2006. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Articolul 5

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

Articolul 6

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasburg, 29 aprilie 2004.

Pentru Parlamentul European

Președintele

P. COX

Pentru Consiliu

Președintele

M. McDOWELL

ANEXA I

„ANEXA I

SISTEMUL FERROVIAR TRANSEUROPEAN DE MARE VITEZĂ**1. INFRASTRUCTURA**

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

Liniile de mare viteză cuprind:

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

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

2. MATERIALUL RULANT

Materialul rulant prevăzut în prezenta directivă cuprinde trenuri concepute pentru a circula:

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

3. COMPATIBILITATEA SISTEMULUI FERROVIAR TRANSEUROPEAN DE MARE VITEZĂ

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

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

ANEXA II

„ANEXA II

SUBSISTEME**1. LISTA SUBSISTEMELOR**

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

(a) fie în zone structurale:

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

(b) fie în zone operaționale:

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

2. DOMENII REGLEMENTATE

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

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

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

ANEXA III

„ANEXA I

SISTEMUL FEROVIAȚ TRANSEUROPEAN CONVENȚIONAL**1. INFRASTRUCTURA**

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

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

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

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

2. MATERIALUL RULANT

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

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

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

Fiecare din categoriile de mai sus se subîmparte în:

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

3. COMPATIBILITATEA SISTEMULUI FERROVIAR TRANSEUROPEAN CONVENȚIONAL

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

4. EXTINDEREA DOMENIULUI DE APLICARE

1. Subcategorii de linii și material rulant

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

2. Garanții în materie de costuri

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

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

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

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