

# DIRECTIVE

## DIRECTIVA (UE) 2016/797 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 11 mai 2016

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) și articolele 170 și 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 de mai multe ori și în mod substanțial. Întrucât se impun noi modificări, este necesar, din motive de claritate, să se procedeze la reformarea respectivei directive.
- (2) Pentru a permite cetățenilor Uniunii, operatorilor economici și autorităților competente să beneficieze pe deplin de avantajele care decurg din instituirea spațiului feroviar unic european, este adecvat, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelelor feroviare naționale, precum și accesul la aceste rețele și să se pună în aplicare orice măsuri care pot fi necesare în domeniul armonizării standardelor tehnice, astfel cum este prevăzut în articolul 171 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).
- (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 internațional în cadrul Uniunii 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 al Uniunii.
- (4) Pentru a contribui la finalizarea spațiului feroviar unic european, a reduce costurile și durata procedurilor de autorizare și a îmbunătăți siguranța feroviară, este oportun să se raționalizeze și să se armonizeze procedurile de autorizare la nivelul Uniunii.
- (5) În numeroase state membre, metrourele, tramvaiele și alte sisteme feroviare ușoare trebuie să respecte cerințele tehnice locale. De regulă, astfel de sisteme de transport public local nu sunt supuse autorizării în cadrul Uniunii. Mai mult, tramvaiele și sistemele feroviare ușoare sunt deseori supuse legislației rutiere din cauza utilizării în comun a infrastructurii. Din aceste motive, nu este nevoie ca astfel de sisteme locale să fie interoperabile și ar trebui, prin urmare, să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive. Acest fapt nu împiedică statele membre să aplice dispozițiile prezentei directive la sistemele feroviare locale, în mod voluntar și dacă consideră adecvat.

<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 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Poziția Consiliului în primă lectură din 10 decembrie 2015 (JO C 57, 12.2.2016, p. 1). Poziția Parlamentului European din 28 aprilie 2016 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

<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).

- (6) Tramvaiul-tren este un concept de transport public care permite exploatarea combinată atât pe o infrastructură feroviară ușoară, cât și pe o infrastructură feroviară grea. Statelor membre ar trebui să li se permită să excludă din domeniul de aplicare al măsurilor de punere în aplicare a prezentei directive vehiculele utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, numai din motive de conectivitate. În cazul în care tramvaiele-tren utilizează infrastructura feroviară, conformitatea cu toate cerințele esențiale ar trebui asigurată, precum și conformitatea cu nivelul de siguranță preconizat pe liniile relevante. Pentru cazurile transfrontaliere, autoritățile competente ar trebui să coopereze.
- (7) 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 și comunicații ale diferiților administratori de infrastructură și ale diverselor întreprinderi feroviare. Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de o astfel de compatibilitate și interconectare, același lucru fiind valabil și pentru interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii.
- (8) Cadru de reglementare în domeniul feroviar la nivelul Uniunii și la nivelul statelor membre ar trebui să stabilească roluri și responsabilități clare în vederea asigurării respectării normelor sanitare, de siguranță și privind protecția consumatorilor care se aplică rețelelor feroviare. Prezenta directivă nu ar trebui să conducă la o reducere a nivelului de siguranță sau la o creștere a costurilor aferente sistemului feroviar al Uniunii. În acest scop, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (denumită în continuare „agenția”), înființată prin Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup> și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să își asume întreaga responsabilitate pentru autorizațiile pe care le eliberează.
- (9) Există diferențe majore între reglementările naționale, normele interne și specificațiile tehnice aplicabile sistemelor, subsistemelor și componentelor feroviare, deoarece acestea încorporează tehnici care sunt specifice industriilor naționale și stabilesc dimensiuni și dispozitive specifice, precum și caracteristici speciale. Această situație poate împiedica trenurile să circule fără impedimente pe tot cuprinsul Uniunii.
- (10) Pentru a-și spori competitivitatea la nivel mondial, industriile Uniunii din sectorul feroviar necesită o piață deschisă și competitivă.
- (11) Prin urmare, este adecvat să fie definite cerințe esențiale referitoare la interoperabilitatea feroviară pentru întreaga Uniune, care ar trebui aplicate sistemului feroviar al acesteia.
- (12) Elaborarea unor specificații tehnice de interoperabilitate (STI) a demonstrat necesitatea de a clarifica relația dintre cerințele esențiale și STI, 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>(2)</sup>. În cazurile în care este strict necesar, STI pot face o trimitere expresă la standarde sau specificații europene, care devin obligatorii din momentul în care STI este aplicabilă.
- (13) Pentru a crește cu adevărat competitivitatea sectorului feroviar al Uniunii fără a denatura concurența între principalii actori ai sistemului feroviar al Uniunii, ar trebui ca STI și recomandările agenției referitoare la aceste STI să fie elaborate cu respectarea principiilor deschiderii, consensului și transparenței, definite în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1025/2012.
- (14) Calitatea serviciilor feroviare din Uniune depinde, printre altele, de o compatibilitate excelentă între caracteristicile rețelei (în sensul cel mai larg, și anume părțile fixe ale tuturor subsistemelor vizate) și cele ale vehiculelor (inclusiv componentele de bord ale tuturor subsistemelor vizate). Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de această compatibilitate.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (a se vedea pagina 1 din prezentul Jurnal Oficial).

<sup>(2)</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).

- (15) STI au un impact direct sau potențial asupra personalului implicat în exploatarea și întreținerea subsistemului. Prin urmare, atunci când pregătește STI, agenția ar trebui să consulte partenerii sociali, după caz.
- (16) O STI ar trebui să stabilească toate condițiile pe care urmează să le îndeplinească un element constitutiv de interoperabilitate și procedura care trebuie urmată pentru evaluarea conformității. În plus, este necesară specificarea faptului că orice element constitutiv ar trebui să facă obiectul procedurii de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare indicate în STI și să dețină certificatul corespunzător, care să cuprindă fie evaluarea conformității unui element constitutiv de interoperabilitate, considerat separat, în raport cu specificațiile tehnice care trebuie respectate, fie evaluarea adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate considerat în mediul său feroviar, în raport cu specificațiile tehnice.
- (17) La elaborarea unor noi STI ar trebui să se urmărească întotdeauna asigurarea compatibilității cu subsistemele existente. 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, ar trebui să fie posibil ca STI să stabilească cadrul necesar pentru a se decide dacă subsistemul existent necesită o nouă decizie sau autorizație de punere în funcțiune ori de introducere pe piață, cu precizarea termenelor aferente.
- (18) Dacă anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, aspectele respective care încă necesită să fie abordate ar trebui identificate ca puncte deschise într-o anexă la respectiva STI. Pentru punctele deschise respective, precum și pentru cazurile specifice, și în scopul conformității cu sistemele existente, ar trebui să se aplice norme naționale, care pot fi adoptate într-un stat membru de către orice autoritate competentă națională, regională sau locală. Pentru a se evita verificările redundante și sarcinile administrative inutile, normele naționale ar trebui clasificate pentru a se stabili echivalența între normele naționale din state membre diferite care tratează aceleași subiecte.
- (19) 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 responsabile pentru procedurile de evaluare a conformității și de verificare ar trebui să fie organismele desemnate menționate în prezenta directivă.
- (20) Prezenta directivă ar trebui să se aplice întregului sistem feroviar al Uniunii, iar domeniul de aplicare al STI ar trebui să fie extins pentru a include vehiculele și rețelele neincluse în sistemul feroviar transeuropean. Prin urmare, anexa I la Directiva 2008/57/CE ar trebui simplificată.
- (21) Specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de subsisteme și de interfețele acestora pot varia în funcție de utilizarea subsistemelor în cauză, de exemplu în funcție de categoriile de linii și vehicule, în special în scopul asigurării compatibilității între sistemul feroviar de mare viteză și cel convențional.
- (22) Pentru a asigura punerea în aplicare progresivă a interoperabilității feroviare în întreaga Uniune și a reduce treptat diversitatea sistemelor existente, STI ar trebui să specifice dispozițiile care se aplică în cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente și pot să includă propuneri pentru finalizarea în etape a sistemului vizat. Cu toate acestea, în vederea menținerii competitivității sectorului feroviar și pentru a evita costurile nejustificate, intrarea în vigoare a unor STI noi sau modificate nu ar trebui să conducă la o adaptare imediată a vehiculelor și a infrastructurii la noile specificații.
- (23) STI ar trebui să precizeze în ce moment modernizarea și reînnoirea infrastructurii și a vehiculelor necesită o nouă autorizație. În toate cazurile, pentru modernizarea și reînnoirea infrastructurii, solicitantul ar trebui să prezinte prin intermediul ghișeului unic menționat în Regulamentul (UE) 2016/796 un dosar autorității naționale de siguranță, pentru ca aceasta să poată decide dacă este necesară o autorizație nouă, pe baza criteriilor stabilite în prezenta directivă. În cazul modernizării și reînnoirii vehiculelor care dețin o autorizație de introducere pe piață, solicitantul ar trebui să poată decide dacă este nevoie să solicite o nouă autorizație de la autoritatea națională de siguranță sau de la agenție, pe baza criteriilor stabilite în prezenta directivă.
- (24) Ținând seama de abordarea treptată pentru eliminarea obstacolelor din calea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și, prin urmare, de timpul necesar pentru adoptarea STI, 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.

- (25) Pentru a elimina obstacolele din calea interoperabilității și ca urmare a extinderii domeniului de aplicare al STI la întregul sistemul feroviar al Uniunii, ar trebui să se reducă treptat volumul de norme naționale. Normele naționale strict legate de sistemele existente ar trebui să fie diferențiate de cele necesare pentru a acoperi punctele deschise din STI. Normele de cel din urmă tip ar trebui eliminate treptat ca urmare a închiderii punctelor deschise din STI.
- (26) Normele naționale ar trebui să fie redactate și publicate astfel încât să poată fi înțelese de orice utilizator potențial al unei rețele naționale. Aceste norme fac adesea trimitere la alte documente, precum standardele naționale, standardele europene, standardele internaționale sau alte specificații tehnice care ar putea fi parțial sau complet protejate prin drepturi de proprietate intelectuală. Prin urmare, obligația de publicare nu ar trebui să se aplice documentelor menționate direct sau indirect de norma națională.
- (27) Adoptarea unei abordări treptate respectă nevoile speciale ale obiectivului de interoperabilitate a sistemului feroviar al Uniunii, caracterizat prin existența unor vehicule și infrastructuri naționale învechite care necesită investiții mari pentru adaptare și înnoire, și ar trebui să se acorde o atenție specială menținerii competitivității transportului pe căile ferate în raport cu alte moduri de transport.
- (28) Având în vedere întinderea și complexitatea sistemului feroviar al Uniunii, s-a dovedit necesar, din motive practice, ca acesta să fie divizat în următoarele subsisteme: infrastructură, control-comandă și semnalizare terestre, control-comandă și semnalizare la bord, energie, material rulant, exploatare și management al traficului, întreținere și aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă. Este necesar ca pentru fiecare dintre aceste subsisteme să fie precizate cerințele esențiale și să fie stabilite specificațiile tehnice, îndeosebi în ce privește elementele constitutive și interfețele, în vederea respectării acestor cerințe esențiale. Același sistem este divizat în capital fix și circulant, care cuprinde, pe de o parte, rețeaua, care este 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 sensul 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 ar trebui să aibă o privire de ansamblu asupra acestuia în vederea promovării siguranței și a interoperabilității.
- (29) 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 participante 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 minime și orientări privind accesibilitatea. Prin urmare, accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă este o cerință esențială pentru interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii.
- (30) Nicio persoană nu poate fi discriminată, direct sau indirect, în baza unui handicap. Pentru ca toți cetățenii Uniunii să se poată bucura de beneficiile instituirii unui spațiu feroviar unic european, statele membre ar trebui să promoveze un sistem feroviar accesibil tuturor.
- (31) Punerea în aplicare a dispozițiilor privind interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii nu ar trebui să genereze costuri nejustificate sau să submineze păstrarea interoperabilității rețelelor feroviare existente.
- (32) STI au, de asemenea, un impact asupra condițiilor de utilizare a transportului feroviar de către beneficiari și, în consecință, este necesar ca aceștia să fie consultați asupra aspectelor care îi privesc, inclusiv organizațiile persoanelor cu handicap, dacă este cazul.
- (33) Fiecare stat membru vizat ar trebui să aibă posibilitatea de a nu aplica anumite STI într-un număr limitat de situații justificate în mod corespunzător. Situațiile respective și procedurile de urmat în cazul neaplicării unui anumit STI ar trebui definite în mod clar.
- (34) Elaborarea STI și aplicarea lor la sistemul feroviar al Uniunii nu ar trebui să împiedice inovația tehnologică, care ar trebui să fie direcționată spre ameliorarea performanțelor economice.

- (35) Pentru respectarea dispozițiilor corespunzătoare privind procedurile de achiziții din sectorul feroviar și, în special, a celor menționate în Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>, entitățile contractante ar trebui să includă specificațiile tehnice în documentațiile generale sau în clauzele și condițiile fiecărui contract. În acest scop, este necesar să se elaboreze un set de norme care să servească drept referințe pentru aceste specificații tehnice.
- (36) 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 organismele de standardizare internaționale.
- (37) Entitatea contractantă care comandă proiectarea, construirea, reînnoirea sau modernizarea unui subsistem poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură, o entitate responsabilă cu întreținerea, un deținător sau un concesionar responsabil pentru desfășurarea unui proiect. Entitățile contractante ar trebui să definească cerințele 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 al Uniunii.
- (38) Procedurile care reglementează evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive ar trebui să se bazeze pe utilizarea modulelor pentru procedurile de evaluare a conformității, adecvarea pentru utilizare și verificare „CE” care trebuie utilizate în specificațiile tehnice de interoperabilitate adoptate în temeiul prezentei Directive. În măsura posibilului și în scopul promovării dezvoltării industriale, este adecvat să se elaboreze proceduri care să implice un sistem de asigurare a calității.
- (39) Conformitatea elementelor constitutive este legată în principal de zona 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 pentru utilizarea a elementelor constitutive critice din punctul de vedere al siguranței, disponibilității sau economiei sistemului. De aceea, nu este necesar ca producătorul să aplice marcajul „CE” pe elementele constitutive care fac obiectul prezentei directive. Pe baza evaluării conformității și/sau a adecvării pentru utilizare, declarația de conformitate a producătorului ar trebui să fie suficientă.
- (40) Cu toate acestea, producătorii sunt obligați să aplice marcajul „CE” pe anumite componente, pentru a certifica conformitatea acestora cu alte dispoziții ale dreptului Uniunii referitoare la acestea.
- (41) La data intrării în vigoare a unei STI, o serie de elemente constitutive de interoperabilitate sunt deja comercializate. 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.
- (42) Subsistemele care constituie sistemul feroviar al Uniunii ar trebui supuse unei proceduri de verificare. Această verificare ar trebui să permită entităților responsabile cu punerea lor în funcțiune sau cu introducerea lor pe piață să se asigure că în etapele de proiectare, construcție și punere în funcțiune rezultatele respectă reglementările și dispozițiile tehnice și operaționale în vigoare. De asemenea, verificarea ar trebui să permită producătorilor să se bazeze pe principiul egalității de tratament în toate statele membre.
- (43) După punerea în funcțiune sau introducerea pe piață a unui subsistem, ar trebui să fie asigurată exploatarea și întreținerea acestuia în conformitate cu cerințele esențiale aplicabile. În conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup>, răspunderea pentru îndeplinirea cerințelor respective revine, pentru subsistemul corespunzător, administratorului de infrastructură, întreprinderii feroviare sau entității responsabile de întreținere, fiecare pentru propria sa parte.
- (44) În cazul în care, în timpul exploatării, se constată că un vehicul sau un tip de vehicul nu respectă una din cerințele esențiale aplicabile, întreprinderile feroviare în cauză ar trebui să ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul (vehiculele) respectiv(e) în stare de conformitate. În plus, în cazul în care această neconformitate conduce la un risc major la adresa siguranței, ar trebui ca autoritățile naționale de siguranță responsabile cu supravegherea circulației vehiculului respectiv să poată lua măsurile de siguranță temporare necesare, inclusiv restricționarea sau suspendarea imediată a exploatării relevante. În cazul în care măsurile corective nu sunt

<sup>(1)</sup> Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

<sup>(2)</sup> Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (a se vedea pagina 102 din prezentul Jurnal Oficial).

suficiente și persistă riscul major la adresa siguranței generat de neconformitate, autoritățile naționale de siguranță sau agenția ar trebui să aibă posibilitatea de a revoca sau modifica autorizația. Un risc major la adresa siguranței în acest context ar trebui să fie înțeles ca fiind o încălcare gravă a obligațiilor legale sau a cerințelor de siguranță, care poate provoca, ca atare sau într-o succesiune de evenimente cauzale, un accident sau un accident grav. Procesul de revocare ar trebui să fie sprijinit de un schimb de informații adecvat între agenție și autoritățile naționale de siguranță, inclusiv prin utilizarea de registre.

- (45) Rolurile și responsabilitățile care revin fiecărui actor implicat ar trebui clarificate în raport cu procedurile privind introducerea pe piață și utilizarea vehiculelor și cu cele privind punerea în funcțiune a instalațiilor fixe.
- (46) Agenția și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să coopereze și să își împartă în mod corespunzător competențele legate de eliberarea autorizațiilor, respectându-se cerințele în materie de siguranță. În acest scop, ar trebui instituite acorduri de cooperare între agenție și autoritățile naționale de siguranță.
- (47) Pentru a asigura respectarea de către echipamentele Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) a specificațiilor relevante în vigoare și pentru a evita ca cerințele suplimentare referitoare la ERTMS să submineze interoperabilitatea sa, agenția ar trebui să îndeplinească rolul de „autoritate responsabilă de sistem pentru ERTMS”. În acest scop, agenția ar trebui să fie responsabilă de evaluarea soluțiilor tehnice avute în vedere înainte ca orice cerere de oferte referitoare la echipamentele ERTMS terestre să fie lansată sau publicată, în scopul de a verifica dacă soluțiile tehnice respective sunt conforme cu STI relevante și sunt pe deplin interoperabile. În cursul procedurii de verificare ar trebui evitată orice suprapunere între evaluarea efectuată de către agenție și atribuțiile organismelor notificate. Solicitantul ar trebui, prin urmare, să informeze agenția dacă procedura de verificare desfășurată de organismul notificat a început deja sau dacă există deja un certificat de conformitate disponibil. Solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a opta pentru solicitarea acestei evaluări din partea agenției fie pentru fiecare proiect ERTMS în parte, fie pentru o combinație de proiecte, o linie, un grup de linii sau o rețea.
- (48) Intrarea în vigoare a prezentei directive nu ar trebui să întârzie desfășurarea proiectelor ERTMS pentru care procesul de depunere a ofertelor sau de contractare a fost finalizat.
- (49) Pentru a facilita introducerea pe piață a vehiculelor și pentru a reduce sarcina administrativă, ar trebui introdusă noțiunea de autorizație de introducere pe piață a unui vehicul care este valabilă în întreaga Uniune. Deși autorizațiile de introducere pe piață permit tranzacționarea comercială a vehiculelor oriunde pe piața Uniunii, un vehicul poate fi folosit numai în cadrul zonei de utilizare pentru care este acordată autorizația. În acest context, orice extindere a zonei de utilizare ar trebui să facă obiectul unei autorizații actualizate pentru vehicul. Este necesar ca vehiculele deja autorizate în temeiul directivelor anterioare să primească, de asemenea, o autorizație de introducere pe piață în cazul în care sunt destinate să fie folosite în rețele care nu sunt acoperite de autorizația respectivă.
- (50) În cazul în care zona de utilizare este limitată la o rețea sau rețele în interiorul unui stat membru, solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a alege între a-și trimite cererea de autorizare a vehiculului, prin intermediul ghîșeului unic menționat în Regulamentul (UE) 2016/796, la autoritatea națională de siguranță a statului membru respectiv sau la agenție. Alegerea făcută de solicitant ar trebui să fie obligatorie până la finalizarea sau încetarea solicitării.
- (51) Solicitantul ar trebui să aibă la dispoziție o cale de atac adecvată, care să poată fi folosită împotriva deciziei agenției sau a autorităților naționale de siguranță sau în cazul nerespectării de către acestea a obligației de acțiune. Totodată, ar trebui instituite dispoziții procedurale și de soluționare a litigiilor clare pentru situațiile în care agenția și autoritățile naționale de siguranță au opinii divergente cu privire la evaluările realizate în vederea emiterii autorizațiilor pentru vehicule.
- (52) Măsurile specifice, inclusiv de acorduri de cooperare, ar trebui să țină seama de particularitățile situației geografice și istorice din anumite state membre, asigurându-se în același timp buna funcționare a pieței interne.
- (53) În cazul în care exploatarea se limitează la rețele care necesită cunoștințe de specialitate specifice, din considerente geografice sau istorice, precum și în cazul în care astfel de rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar al Uniunii, solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a îndeplini formalitățile necesare la nivel local, prin interacțiunea cu autoritățile naționale de siguranță relevante. În acest scop, pentru a reduce sarcina administrativă și costurile, ar trebui ca acordurile de cooperare care urmează să fie încheiate între agenție și autoritățile naționale de siguranță relevante să poată prevedea repartizarea adecvată a atribuțiilor, fără a se aduce atingere asumării de către agenție a responsabilității finale în ceea ce privește emiterea autorizației.

- (54) Rețelele feroviare situate în statele baltice (Estonia, Letonia și Lituania) au ecartamentul de 1 520 mm, identic cu cel al țărilor terțe vecine, dar diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii. Aceste rețele baltice au moștenit cerințe tehnice și operaționale comune, care asigură interoperabilitatea lor *de facto* și, în acest sens, autorizația pentru un vehicul emisă în unul dintre aceste state membre ar putea fi valabilă pentru restul acestor rețele. Pentru a facilita alocarea eficientă și proporțională a resurselor pentru autorizația de introducere pe piață a vehiculelor sau pentru autorizația de tip a vehiculelor și pentru a reduce sarcina financiară și administrativă pentru solicitant în astfel de cazuri, acordurile de cooperare specifice dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță relevante ar trebui să includă, dacă este necesar, posibilitatea contractării atribuțiilor către aceste autorități naționale de siguranță.
- (55) Statele membre cu o pondere importantă de trafic feroviar cu țări terțe care au același ecartament feroviar, dar diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii, ar trebui să aibă posibilitatea de a menține proceduri de autorizare a vehiculelor diferite pentru vagoanele de marfă și pentru vagoanele de călători utilizate în comun cu țările terțe respective.
- (56) Din motive de trasabilitate și siguranță, autoritățile competente din statele membre ar trebui să aloce unui vehicul, la cererea deținătorului acestuia, un număr european de vehicul. Informațiile privind vehiculul ar trebui să fie ulterior consemnate într-un registru al vehiculelor. Registrele vehiculelor ar trebui să poată fi consultate de toate statele membre și de anumiți operatori economici din Uniune. Registrele vehiculelor ar trebui să fie unitare în ceea ce privește formatul datelor. În consecință, acestea ar trebui să intre sub incidența unor specificații operaționale și tehnice comune. În vederea reducerii sarcinilor administrative și a costurilor nejustificate, Comisia ar trebui să adopte o specificație pentru un registru european al vehiculelor care ar încorpora registrele naționale ale vehiculelor, în scopul creării unui instrument unic, dar care, în același timp, să permită menținerea unor funcții suplimentare relevante pentru nevoile specifice ale statelor membre.
- (57) Pentru a se asigura trasabilitatea vehiculelor și a istoricului acestora, referințele autorizațiilor de introducere pe piață ale vehiculelor ar trebui înregistrate împreună cu alte date referitoare la vehicule.
- (58) Ar trebui să fie instituite proceduri de verificare a compatibilității dintre vehicule și rutele pe care acestea ar circula după distribuirea autorizației de introducere pe piață a vehiculului și înainte de utilizarea unui vehicul de către o întreprindere feroviară în zona sa de utilizare, astfel cum se specifică în autorizația de introducere pe piață a vehiculului.
- (59) Organismele notificate responsabile 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 își coordoneze deciziile cât mai atent posibil, îndeosebi în absența specificațiilor europene.
- (60) Acreditarea transparentă, astfel cum este prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup>, care asigură 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 ar trebui să poată 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 reglementare corespunzătoare.
- (61) Prezenta directivă ar trebui să se limiteze la stabilirea cerințelor de interoperabilitate pentru elementele constitutive de interoperabilitate și subsistemele. Pentru a facilita respectarea cerințelor respective, este necesar să se prevadă o prezumție de conformitate a elementelor constitutive de interoperabilitate și subsistemelor care respectă standardele armonizate adoptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 în scopul formulării specificațiilor tehnice detaliate referitoare la cerințele respective.
- (62) Măsurile adoptate în temeiul prezentei directive ar trebui completate de inițiative care vizează acordarea de sprijin financiar tehnologiilor inovatoare și interoperabile din sectorul feroviar al Uniunii.

<sup>(1)</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).

- (63) În vederea completării elementelor neesențiale ale prezentei directive, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește obiectivele specifice ale fiecărui STI. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (64) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei cu privire la: STI și modificările aduse STI, inclusiv modificările necesare pentru a remedia deficiențele din STI, modelul declarației de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate și documentele însoțitoare; informațiile care să fie incluse în dosarul care ar trebui să însoțească cererea de neaplicare a uneia sau mai multor STI sau a unor părți ale acestora, formatul și metodele de transmitere ale respectivului dosar și, după caz, decizia de a nu aplica STI; clasificarea normelor naționale notificate în diferite grupe cu scopul de a facilita verificările compatibilității dintre echipamentele fixe și mobile; detaliile procedurii de verificare „CE” și procedurii de verificare în cazul normelor naționale și modelele de declarație de verificare „CE” și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care ar trebui să însoțească declarația de verificare, precum și modelele pentru certificatele de verificare; modalitățile practice în scopul autorizării vehiculelor; o procedură simplificată de autorizare, pentru a include vehiculele a căror zonă de utilizare coincide cu întregul sistem feroviar al Uniunii; o procedură simplificată, pentru a include extinderea zonei de utilizare a vehiculelor deja în uz; modelul declarației de conformitate cu tipul și, după caz, modulele *ad hoc* pentru evaluarea conformității; registrele naționale ale vehiculelor, registrul european al vehiculelor și registrul autorizațiilor de introducere pe piață a tipurilor de vehicule; și 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. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup>.
- (65) STI ar trebui revizuite periodic. În cazurile în care se descoperă deficiențe în STI, 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 respective.
- (66) Actele de punere în aplicare prin care sunt stabilite noi STI sau prin care sunt modificate STI ar trebui să reflecte obiectivele specifice stabilite de Comisie prin intermediul actelor delegate.
- (67) Anumite măsuri organizatorice sunt necesare pentru a pregăti agenția pentru rolul sporit care îi revine în temeiul prezentei directive. În consecință, ar trebui prevăzută o perioadă de tranziție adecvată. Pe parcursul acestei perioade, Comisia ar trebui să analizeze progresele înregistrate de agenție în vederea pregătirii pentru rolul său sporit. Ulterior, Comisia ar trebui să prezinte rapoarte periodice cu privire la progresele înregistrate în legătură cu punerea în aplicare a prezentei directive. În special, rapoartele ar trebui să evalueze procesul de autorizare a vehiculelor, cazurile în care STI nu sunt aplicate și utilizarea registrelor. De asemenea, Comisia ar trebui să prezinte un raport cu privire la acțiunile întreprinse în ceea ce privește identificarea și trasabilitatea componentelor critice pentru siguranță.
- (68) Este necesar să se ofere statelor membre, autorităților naționale de siguranță și părților interesate suficient timp pentru a se pregăti în vederea punerii în aplicare a prezentei directive.
- (69) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume interoperabilitatea în cadrul sistemului feroviar la nivelul întregii Uniuni, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat.
- (70) Obligația de a transpune prezenta directivă în dreptul intern ar trebui limitată la acele dispoziții care reprezintă o modificare de substanță față de Directiva 2008/57/CE. Obligația de a transpune dispozițiile nemodificate rezultă din Directiva 2008/57/CE.
- (71) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menționate în anexa V partea B,

<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).



ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII GENERALE

#### Articolul 1

#### **Obiectul și domeniul de aplicare**

(1) Prezenta directivă stabilește condițiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii într-un mod compatibil cu Directiva (UE) 2016/798 în vederea definirii unui nivel optim de armonizare tehnică, pentru a permite facilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar în interiorul Uniunii și cu statele terțe și pentru a contribui la finalizarea spațiului feroviar unic european și realizarea progresivă a pieței interne. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță aplicabile personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa.

(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 al Uniunii necesare pentru realizarea interoperabilității sale.

(3) Prezenta directivă nu se aplică:

- (a) metrourilor;
- (b) tramvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule;
- (c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar al Uniunii și sunt destinate exclusiv exploatarea serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderilor care operează exclusiv pe aceste rețele.
- (4) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al măsurilor de punere în aplicare a prezentei directive:
  - (a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile abătute, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul desfășurării activității proprii de transport de mărfuri sau al transportului de persoane în scopuri necomerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;
  - (b) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică;
  - (c) infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule pentru sistemul feroviar greu în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective; și
  - (d) vehicule utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, exclusiv în scopul conectivității.

(5) În cazul tramvaielor-tren care funcționează în sistemul feroviar al Uniunii, în cazul în care nu există STI care să li se aplice, se aplică următoarele dispoziții:

- (a) statele membre vizate se asigură că se adoptă norme naționale sau alte măsuri accesibile relevante pentru a garanta faptul că aceste tramvaie-tren îndeplinesc cerințele esențiale relevante;
- (b) statele membre pot adopta norme naționale în vederea precizării procedurii de autorizare aplicabile acestor tramvaie-tren. Autoritatea care emite autorizația pentru vehicul se consultă cu autoritatea națională de siguranță relevantă pentru a se asigura că exploatarea mixtă a tramvaielor-tren și a trenurilor din sistemul feroviar greu îndeplinește toate cerințele esențiale, precum și a obiectivelor comune de siguranță (OSC) relevante;

- (c) prin derogare de la articolul 21, în cazul operațiunilor transfrontaliere, autoritățile competente relevante colaborează în vederea eliberării autorizațiilor pentru vehicule.

Prezentul alineat nu se aplică vehiculelor excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive în conformitate cu alineatele (3) și (4).

## Articolul 2

### Definiții

În sensul prezentei directive:

1. „sistemul feroviar al Uniunii” înseamnă elementele enumerate în anexa I;
2. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea unui sistem feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță;
3. „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar adecvat pentru circulația pe roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale;
4. „rețea” înseamnă liniile, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatării continue și în condiții de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii;
5. „subsisteme” înseamnă părțile structurale sau funcționale ale sistemului feroviar al Uniunii, așa cum sunt prevăzute în anexa II;
6. „subsistem mobil” înseamnă subsistemul material rulant și subsistemul control-comandă și semnalizare la bord;
7. „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;
8. „produs” înseamnă un produs obținut printr-un proces de producție, inclusiv elemente constitutive de interoperabilitate și subsistemele;
9. „cerințe esențiale” înseamnă toate condițiile prevăzute în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar al Uniunii, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;
10. „specificație europeană” înseamnă o specificație care face parte dintr-una din următoarele categorii:
  - o cerință tehnică comună, astfel cum este definită la anexa VIII la Directiva 2014/25/UE;
  - un acord tehnic european, astfel cum este definit la articolul 60 din Directiva 2014/25/UE; sau
  - un standard european, astfel cum este definit la articolul 2 punctul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;
11. „specificație tehnică de interoperabilitate” (STI) înseamnă o specificație adoptată în conformitate cu prezenta directivă care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii;
12. „parametru de bază” înseamnă orice condiție tehnică, de exploatare sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI relevante;
13. „caz special” înseamnă orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI, în mod temporar sau definitiv, 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 entranșarea liniilor de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din țări sau destinate acestora;
14. „modernizare” înseamnă orice lucrare majoră de modificare 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;
15. „reînnoire” înseamnă orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;

16. „sistem feroviar existent” înseamnă infrastructura compusă din liniile și instalațiile fixe ale rețelei feroviare existente, precum și vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;
17. „înlocuire în cadrul întreținerii” înseamnă orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;
18. „tramvai-tren” înseamnă un vehicul proiectat pentru utilizarea combinată atât pe o infrastructură feroviară ușoară, cât și pe o infrastructură feroviară grea;
19. „punere în funcțiune” înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem este dat în exploatare;
20. „entitate contractantă” înseamnă o entitate publică sau privată care comandă proiectarea și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem;
21. „deținător” înseamnă persoana fizică sau juridică care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează vehiculul ca mijloc de transport și este înregistrată ca atare într-un registru al vehiculelor menționat la articolul 47;
22. „solicitant” înseamnă o persoană fizică sau juridică solicitantă a unei autorizații, fie că aceasta este o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau orice altă persoană sau entitate juridică, precum producătorul, proprietarul sau deținătorul; în sensul articolului 15, „solicitant” înseamnă o entitate contractantă sau un producător sau reprezentanții săi autorizați; în sensul articolului 19, „solicitant” înseamnă o persoană fizică sau juridică care solicită decizia agenției de aprobare a soluțiilor tehnice prevăzute pentru proiectele privind echipamentele ERTMS terestre;
23. „proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare” înseamnă orice proiect al cărui stadiu de planificare sau construcție a atins un punct în care o modificare în specificațiile tehnice ar putea compromite viabilitatea proiectului așa cum a fost prevăzut;
24. „standard armonizat” înseamnă un standard european astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;
25. „autoritate națională de siguranță” înseamnă o autoritate de siguranță, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 7 din Directiva (UE) 2016/798;
26. „tip” înseamnă un tip de vehicul ce definește caracteristicile de proiectare de bază ale vehiculului astfel cum sunt prevăzute într-un certificat de examinare a tipului sau a proiectării, descrise în modulul de verificare relevant;
27. „serie” înseamnă un număr de vehicule identice aparținând unui tip de proiect;
28. „entitate responsabilă cu întreținerea” (ERI) înseamnă o entitate responsabilă cu întreținerea astfel cum este definită la articolul 3 punctul 20 din Directiva (UE) 2016/798;
29. „sistem feroviar ușor” înseamnă un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o rezistență la șoc de C-III sau C-IV (în conformitate cu EN 15227:2011) și cu o rezistență maximă a vehiculului de 800 kN (forța de compresie longitudinală în zona de cuplare); sistemele feroviare ușoare pot avea o cale dedicată sau pot folosi drumurile publice împreună cu traficul rutier și de obicei nu fac schimb de vehicule cu traficul de călători sau marfă pe distanțe lungi;
30. „norme naționale” înseamnă toate normele obligatorii adoptate într-un stat membru, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințele de siguranță feroviară sau cerințele tehnice, altele decât cele prevăzute de normele Uniunii sau de normele internaționale, care sunt aplicabile, în cadrul statului membru respectiv, întreprinderilor feroviare, administratorilor de infrastructură sau terților;
31. „stare de funcționare nominală” înseamnă modul normal de funcționare și condițiile de avarie (inclusiv uzură) previzibile, în limitele și condițiile de utilizare specificate în dosarele tehnice și de întreținere;
32. „zona de utilizare a unui vehicul” înseamnă o rețea sau mai multe rețele dintr-un stat membru sau dintr-un grup de state membre în care se intenționează utilizarea unui vehicul;
33. „mijloace acceptabile de conformitate” înseamnă avize fără caracter obligatoriu emise de agenție pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu cerințele esențiale;
34. „mijloace acceptabile de conformitate naționale” înseamnă avize fără caracter obligatoriu emise de statele membre pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu normele naționale;

35. „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;
36. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care produce un produs sub forma unui element constitutiv de interoperabilitate, a unui subsistem sau a unui vehicul, sau pentru care produsul este proiectat sau produs și care comercializează produsul respectiv sub numele sau marca sa;
37. „reprezentant autorizat” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care a primit un mandat scris din partea unui producător sau a unei entități contractante pentru a acționa în numele respectivului producător sau respectivei entități contractante în legătură cu anumite atribuții precizate;
38. „specificație tehnică” înseamnă un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, subsistem, proces sau serviciu;
39. „acreditare” înseamnă acreditare astfel cum este definită la articolul 2 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
40. „organism național de acreditare” înseamnă un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
41. „evaluare a conformității” înseamnă procesul prin care se demonstrează dacă s-au îndeplinit cerințele specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un subsistem, o persoană sau un organism;
42. „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare a notificării de către un stat membru; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru;
43. „persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă” include orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, poate fi împiedicată să utilizeze deplin și eficient mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei;
44. „administrator de infrastructură” înseamnă un administrator de infrastructură, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 2 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>;
45. „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE, precum și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de această întreprindere, inclusiv întreprinderile care furnizează numai tracțiunea.

### Articolul 3

#### Cerințe esențiale

- (1) Sistemul feroviar al Uniunii, subsistemele și elementele de interoperabilitate, inclusiv interfețele, respectă cerințele esențiale relevante.
- (2) Specificațiile tehnice menționate la articolul 60 din Directiva 2014/25/UE, necesare pentru a completa specificațiile europene sau alte standarde care se aplică la nivelul Uniunii, nu contravin cerințelor esențiale.

### CAPITOLUL II

#### SPECIFICAȚII TEHNICE DE INTEROPERABILITATE

### Articolul 4

#### Conținutul STI

- (1) Fiecare subsistem definit în anexa II intră sub incidența unei STI. După caz, un subsistem poate intra sub incidența mai multor STI, iar sub incidența unei STI pot intra mai multe subsisteme.

<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).

(2) Sub sistemele fixe trebuie să fie conforme cu STI și cu normele naționale în vigoare în momentul solicitării autorizației de punere în funcțiune în conformitate cu prezenta directivă și fără a aduce atingere alineatului (3) litera (f).

Vehiculele trebuie să respecte STI și normele naționale în vigoare în momentul solicitării autorizației de introducere pe piață în conformitate cu prezenta directivă și fără a aduce atingere alineatului (3) litera (f).

Conformitatea subsistemelor fixe și a vehiculelor trebuie menținută în permanență pe perioada de funcționare a acestora.

(3) În măsura necesară realizării obiectivelor prezentei directive menționate la articolul 1, fiecare STI:

- (a) indică 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 fiecare subsistem vizat și interfețele acestuia cu alte subsisteme;
- (c) stabilește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de către subsistem și interfețele acestuia cu alte subsisteme. Dacă este necesar, aceste specificații pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului, de exemplu în conformitate cu categoriile de linii, noduri și/sau vehicule prevăzute în anexa I;
- (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 al Uniunii;
- (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 a Comisiei <sup>(1)</sup>;
- (f) indică strategia de aplicare a STI. În special, este necesar să se precizeze etapele care trebuie finalizate ținând seama de costurile și beneficiile estimate și de repercusiunile previzionate asupra părților interesate afectate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea STI constituie norma. În cazurile în care este necesară punerea în aplicare coordonată a unei STI, de exemplu de-a lungul unui coridor sau între administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, strategia poate include propuneri privind finalizarea în etape;
- (g) indică, pentru personalul vizat, calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță la locul de muncă cerute pentru exploatarea și întreținerea subsistemului în cauză, precum și pentru aplicarea STI;
- (h) indică dispozițiile aplicabile subsistemelor și vehiculelor existente, în special în cazul modernizării și al reinnoirii, și în astfel de cazuri, lucrările de modificare care impun solicitarea unei noi autorizații;
- (i) indică parametrii vehiculului și ai subsistemelor fixe 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 prima utilizare a vehiculului pentru a se asigura compatibilitatea dintre vehicule și rutele pe care acestea sunt destinate să fie folosite.

(4) Fiecare STI este elaborată pe baza examinării 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 STI și respectarea acestora facilitează realizarea progresivă a interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii.

(5) STI 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, în special în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul sau entraxa liniilor de cale ferată, precum și vehiculele provenite din țări sau destinate acestora. Pentru fiecare caz specific, STI prevăd modalitățile de aplicare a elementelor din STI prevăzute la alineatul (3) literele (c)-(g).

<sup>(1)</sup> Decizia 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, 12.8.1998, p. 1).

(6) 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.

(7) STI nu împiedică statele membre să adopte decizii referitoare la utilizarea infrastructurilor pentru deplasarea vehiculelor care nu intră sub incidența STI.

(8) Atunci când este strict necesar pentru realizarea obiectivelor prezentei directive, STI 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 ale acestora) 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 documente normative identificate în mod clar, care sunt ușor accesibile și care se află în domeniul public.

#### Articolul 5

### Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI

(1) Pentru a stabili obiectivele specifice fiecărei STI, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 în ceea ce privește, în special și dacă este cazul:

- (a) domeniul geografic și tehnic de aplicare a STI;
- (b) cerințele esențiale aplicabile;
- (c) lista condițiilor de reglementare, tehnice și de exploatare care urmează să fie armonizate la nivelul subsistemelor și la nivelul interfețelor dintre subsisteme, precum și nivelul de armonizare preconizat al acestora;
- (d) procedurile specifice domeniului feroviar de evaluare a conformității și a adecvării la utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate;
- (e) procedurile specifice domeniului feroviar pentru evaluarea verificării „CE” a subsistemelor;
- (f) categoriile de personal implicate în exploatarea și întreținerea subsistemelor vizate și obiectivele generale pentru stabilirea cerințelor minime pentru calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului vizat;
- (g) orice alt element necesar care urmează să fie luat în considerare în vederea asigurării interoperabilității în temeiul articolului 1 alineatele (1) și (2), în interiorul sistemului feroviar al Uniunii, cum ar fi alinierea STI cu standarde sau specificații europene și internaționale.

Atunci când adoptă respectivele acte delegate, Comisia justifică necesitatea unei STI noi sau modificate substanțial, inclusiv impactul acestora asupra normelor și specificațiile tehnice existente.

(2) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a actelor delegate menționate la alineatul (1), Comisia solicită agenției să elaboreze STI și modificări ale acestora și să transmită Comisiei recomandările relevante.

Fiecare proiect de STI se elaborează în următoarele etape:

- (a) agenția identifică parametrii de bază pentru STI, precum și interfețele cu alte subsisteme și oricare alt caz specific care ar putea fi necesar;
- (b) agenția elaborează proiectul de STI pe baza parametrilor de bază menționați la litera (a). 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.
- (3) La elaborarea sau revizuirea fiecărei STI, inclusiv a parametrilor de bază, agenția ține seama de costurile și beneficiile estimate pentru toate soluțiile tehnice analizate, împreună cu interfețele dintre ele, în vederea formulării și implementării celor mai viabile soluții. Evaluarea respectivă indică consecințele probabile pentru toți operatorii și agenții economici în cauză și ține seama în mod corespunzător de cerințele Directivei (UE) 2016/798. Statele membre participă la această evaluare prin furnizarea, după caz, a datelor solicitate.

(4) Agenția elaborează STI și modificările aduse acestora, în conformitate cu articolele 5 și 19 din Regulamentul (UE) 2016/796 cu îndeplinirea criteriilor deschiderii, consensului și transparenței, definite în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1025/2012.

(5) Comitetul menționat la articolul 51 (denumit în continuare „comitetul”) este informat periodic cu privire la lucrările de elaborare a STI. În cursul acestor lucrări, pentru a respecta actele delegate menționate la alineatul (1) din prezentul articol, Comisia poate formula orice termeni de referință sau recomandări utile referitoare la proiectarea STI și o analiză cost-beneficiu. În special, Comisia poate solicita să se examineze unele soluții alternative, iar evaluarea costurilor și beneficiilor acestor soluții alternative să fie prevăzută în raportul anexat la proiectul de STI.

(6) În cazul în care trebuie puse în funcțiune simultan subsisteme diferite, din motive de compatibilitate tehnică, datele aplicării STI relevante trebuie să coincidă.

(7) În momentul elaborării, adoptării sau revizuirii STI, agenția ține seama de opinia utilizatorilor în privința caracteristicilor care au un impact direct asupra condițiilor în care aceștia utilizează subsistemele. În acest scop, în timpul fazelor de elaborare și de revizuire a STI agenția consultă asociațiile și organismele care îi reprezintă pe utilizatori. Aceasta anexează la proiectul de STI un raport privind rezultatele acestei consultări.

(8) În conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (UE) 2016/796, Comisia, cu sprijinul comitetului, întocmește și actualizează periodic lista asociațiilor și a organismelor care îi reprezintă pe călători și care trebuie consultate. Această listă poate fi reexaminată și actualizată la solicitarea unui stat membru sau la inițiativa Comisiei.

(9) Atunci când elaborează sau revizuieste STI, agenția ia în considerare avizul partenerilor sociali în privința calificărilor profesionale și a condițiilor de sănătate și de siguranță la locul de muncă menționate la articolul 4 alineatul (3) litera (g). În acest scop, agenția consultă partenerii sociali înainte de a prezenta Comisiei recomandări cu privire la STI 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 de la consultare.

(10) 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.

(11) Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, STI în vederea punerii în aplicare a unor obiective specifice, stabilite în actele delegate menționate la alineatul (1). Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3). Acestea includ toate elementele enumerate la articolul 4 alineatul (3) și îndeplinesc toate cerințele prevăzute la articolul 4 alineatele (4)-(6) și (8).

#### Articolul 6

#### Deficiențe ale STI

(1) Dacă, după adoptarea unei STI, se constată că aceasta prezintă o deficiență, respectiva STI se modifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (11). Dacă este cazul, Comisia aplică fără întârziere această procedură. Asemenea deficiențe includ cazurile care ar putea conduce la operațiuni care nu respectă condițiile de siguranță într-un stat membru.

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

(3) La cererea Comisiei, avizul agenției menționat la alineatul (2) constituie mijloace acceptabile de conformitate și, prin urmare, pot fi folosite pentru evaluarea proiectelor, până la adoptarea unei STI revizuite.

(4) Orice membru al rețelei de organisme reprezentative menționate la articolul 38 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/796 poate informa Comisia cu privire la eventualele deficiențe ale STI.

<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).

## Articolul 7

**Neaplicarea STI**

(1) Statele membre pot permite solicitantului să nu aplice una sau mai multe STI 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 STI vizate;
- (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 pertinente, caz în care neaplicarea STI este limitată la perioada care precede refacerea rețelei;
- (c) pentru orice proiect de reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent sau a unei părți a acestuia, în cazul în care aplicarea STI vizate ar compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau compatibilitatea sistemului feroviar din statul membru respectiv, de exemplu în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul, entraxa de cale ferată sau tensiunea de alimentare a liniilor electrificate;
- (d) pentru vehiculele care circulă spre sau dinspre țări terțe în care ecartamentul liniilor de cale ferată diferă de ecartamentul rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii;
- (e) pentru un proiect de subsistem nou sau de reînnoire sau modernizare a unui subsistem existent pe teritoriul statului membru respectiv, în cazul în care rețeaua sa feroviară este separată sau izolată de mare sau separată ca urmare a unor condiții geografice speciale de rețeaua feroviară din restul Uniunii.

(2) În cazul menționat la alineatul (1) litera (a), statul membru în cauză 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, în opinia statului membru vizat, se află într-un stadiu avansat de dezvoltare.

(3) În cazurile menționate la alineatul (1) literele (a) și (b), statul membru în cauză comunică Comisiei decizia sa de a nu aplica una sau mai multe STI sau părți ale acestora.

(4) În cazurile menționate la alineatul (1) literele (a), (c), (d) și (e) din prezentul articol, statul membru vizat prezintă Comisiei o cerere de neaplicare a STI sau a unor părți ale acestora, însoțită de un dosar care conține justificarea cererii și în care se precizează dispozițiile alternative pe care statul membru intenționează să le aplice în locul STI. În cazul menționat la alineatul (1) litera (e) din prezentul articol, Comisia analizează cererea și decide dacă să o accepte sau nu în funcție de caracterul exhaustiv și coerent al informațiilor conținute în dosar. În cazurile menționate la alineatul (1) literele (c) și (d) din prezentul articol, Comisia își adoptă decizia prin intermediul actelor de punere în aplicare, pe baza acestei analize. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).

În cazurile menționate la articolul 21 alineatul (6) al treilea paragraf, solicitantul depune dosarul la agenție. Agenția consultă autoritățile de siguranță relevante și comunică avizul său final Comisiei.

(5) Comisia stabilește, prin intermediul unui act de punere în aplicare, informațiile care trebuie incluse în dosarul menționat la alineatul (4), formatul impus acestuia și metoda ce urmează a fi folosită pentru transmiterea sa. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).

(6) Până la adoptarea deciziei Comisiei, statul membru poate aplica fără întârziere dispozițiile alternative menționate la alineatul (4).

(7) 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.

(8) Statele membre sunt informate cu privire la rezultatele analizelor și rezultatele procedurii prevăzute la alineatul (4).



## CAPITOLUL III

## ELEMENTELE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

## Articolul 8

**Condiții pentru introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate**

(1) Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că elementele constitutive de interoperabilitate sunt:

- (a) introduse pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii și respectă în același timp cerințele esențiale;
- (b) folosite în zona lor de utilizare conform destinației și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător.

Prezentul alineat nu împiedică introducerea pe piață a acestor elemente constitutive pentru alte aplicații.

(2) Statele membre nu trebuie, pe teritoriul lor și în temeiul prezentei directive, să interzică, să limiteze ori să împiedice introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate destinate utilizării în sistemul feroviar al Uniunii, dacă aceste elemente constitutive respectă prezenta directivă. În special, statele membre nu impun verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare, astfel cum este prevăzut la articolul 10.

## Articolul 9

**Conformitate și adecvare pentru utilizare**

(1) 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, elaborate pentru respectarea condițiilor respective. Declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare atestă faptul că elementele constitutive de interoperabilitate au făcut obiectul procedurilor menționate în STI corespunzătoare de evaluare a conformității sau adecvării pentru utilizare.

(2) În cazul în care STI impune acest lucru, declarația „CE” este însoțită de:

- (a) un certificat emis de către unul sau mai multe organisme notificate privind conformitatea intrinsecă a unui element constitutiv de interoperabilitate, analizat în mod izolat, în raport cu specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte;
- (b) un certificat emis de către unul sau mai multe organisme notificate privind adecvarea pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate analizat în mediul său feroviar, în special în cazul cerințelor funcționale vizate.

(3) Declarația „CE” este datată și semnată de producător sau de reprezentantul său autorizat.

(4) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modelul declarației de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, precum și lista documentelor însoțitoare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).

(5) 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 supune cerințelor menționate la alineatul (1).

(6) STI pot prevedea o perioadă tranzitorie pentru produsele feroviare identificate de STI respective ca elemente constitutive de interoperabilitate care au fost deja introduse pe piață în momentul intrării în vigoare a STI. Aceste elemente constitutive trebuie să respecte articolul 8 alineatul (1).

## Articolul 10

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

(1) Pentru a întocmi declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate, producătorul sau reprezentantul său autorizat aplică dispozițiile prevăzute în STI 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 notificat căruia producătorul sau reprezentantul său autorizat i-a prezentat cererea.

(3) Atunci când elementele constitutive de interoperabilitate fac obiectul altor acte juridice ale Uniunii, care privesc alte aspecte, declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare precizează că aceste elemente constitutive de interoperabilitate respectă și cerințele acestor acte juridice.

(4) Atunci când nici producătorul, 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. În sensul prezentei directive, aceleași obligații se aplică oricărei persoane care assemblează elemente constitutive de interoperabilitate sau părți ale acestora de proveniență diversă, sau care produce elemente constitutive de interoperabilitate pentru uz propriu.

(5) Dacă un stat membru constată că declarația „CE” a fost întocmită în mod necorespunzător, acesta se asigură că elementul constitutiv de interoperabilitate nu este introdus pe piață. În acest caz, producătorului sau reprezentantului său autorizat i se solicită să aducă elementul constitutiv de interoperabilitate la o stare de conformitate în condițiile formulate de statul membru respectiv.

#### Articolul 11

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

(1) Atunci când constată că este puțin probabil ca un element constitutiv de interoperabilitate, care face obiectul declarației de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare și care a fost introdus pe piață, să respecte cerințele esențiale dacă este utilizat cu destinația planificată, 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, agenția 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) Agenția, pe baza unui mandat din partea Comisiei, inițiază, de îndată, procesul de consultare cu părțile în cauză și, în orice caz, în termen de 20 de zile de la data primirii respectivului mandat. Atunci când, după consultare, agenția stabilește că măsura este nejustificată, agenția informează de îndată Comisia, statul membru care a avut inițiativa și celelalte state membre, precum și producătorul sau reprezentantul său autorizat. În cazul în care stabilește că măsura este justificată, agenția informează imediat statele membre.

(3) Atunci când decizia menționată la alineatul (1) este rezultatul unei inadecvări a specificațiilor europene, statele membre, Comisia sau agenția, după caz, aplică una sau mai multe dintre următoarele măsuri:

- (a) retragerea totală sau parțială a specificațiilor respective din publicațiile care le conțin;
- (b) dacă specificația relevantă este un standard armonizat, limitarea sau retragerea standardului respectiv în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;
- (c) revizuirea STI în conformitate cu articolul 6.

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

## CAPITOLUL IV

## SUBSISTEME

## Articolul 12

**Libera circulație a subsistemelor**

Fără a aduce atingere dispozițiilor capitolului V, statele membre nu trebuie, pe teritoriul lor și în temeiul prezentei directive, să interzică, să limiteze ori să împiedice construcția, punerea în funcțiune și exploatarea subsistemelor structurale din componența sistemului feroviar al Uniunii care respectă cerințele esențiale. În special, statele membre nu impun verificări care au fost deja efectuate:

- (a) în cadrul 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.

## Articolul 13

**Conformitatea cu STI și cu normele naționale**

(1) Agenția și autoritățile naționale de siguranță consideră că cerințele esențiale sunt îndeplinite de acele subsisteme structurale din componența sistemului feroviar al Uniunii care, după caz, fac obiectul unei declarații de verificare „CE” întocmită prin trimitere la STI, în conformitate cu articolul 15, sau al unei declarații de verificare „CE” întocmită prin trimitere la normele naționale, în conformitate cu articolul 15 alineatul (8) sau al ambelor declarații.

(2) Normele naționale pentru punerea în aplicare a cerințelor esențiale și, după caz, mijloacele acceptabile de conformitate naționale se aplică în următoarele cazuri:

- (a) atunci când STI nu acoperă sau nu acoperă integral anumite aspecte care corespund cerințelor esențiale, inclusiv punctele deschise menționate la articolul 4 alineatul (6);
- (b) atunci când a fost notificată neaplicarea uneia sau mai multor STI 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 utilizate pentru a specifica sistemele existente, limitate la scopul evaluării compatibilității tehnice a vehiculului cu rețeaua;
- (e) în cazul rețelelor și vehiculelor care nu fac obiectul STI;
- (f) ca măsură preventivă temporară de urgență, în special în urma unui accident.

## Articolul 14

**Notificarea normelor naționale**

(1) Statele membre notifică Comisiei și agenției normele naționale existente menționate la articolul 13 alineatul (2) în următoarele cazuri:

- (a) în cazul în care norma sau normele naționale nu au fost notificate până la 15 iunie 2016. În acest caz, acestea sunt notificate în termen de 16 decembrie 2016;
- (b) cu ocazia fiecărei schimbări a normelor;
- (c) în momentul depunerii unei noi cereri în conformitate cu articolul 7 pentru neaplicarea STI;
- (d) când normele naționale devin caduce după publicarea sau revizuirea respectivei STI.

(2) Statele membre notifică textul integral al normelor naționale menționate la alineatul (1) prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(3) Statele membre se asigură că normele naționale menționate la alineatul (1), inclusiv cele care acoperă interfețele între vehicule și rețele, sunt ușor accesibile în domeniul public și sunt formulate într-o terminologie accesibilă tuturor părților interesate. Statele membre pot fi invitate să furnizeze informații suplimentare cu privire la respectivele norme naționale.

- (4) 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.
- (5) Statele membre transmit, prin sistemul informatic adecvat în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) 2016/796, proiectul noilor norme naționale agenției și Comisiei în vederea examinării înainte de introducerea preconizată a noii norme propuse în sistemul juridic național, în timp util și în termenele menționate la articolul 25 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/796 și furnizează o justificare pentru introducerea noii norme naționale. Statele membre se asigură că proiectul este suficient de avansat pentru a permite agenției să își desfășoare examinarea în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.
- (6) În momentul adoptării unei noi norme naționale, statele membre o notifică agenției și Comisiei prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) 2016/796.
- (7) În cazul măsurilor preventive de urgență, statele membre pot adopta și aplica o nouă normă națională imediat. Respectiva normă este notificată în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796 și sub rezerva evaluării din partea agenției, în conformitate cu articolul 26 alineatele (1), (2) și (5) din respectivul Regulament.
- (8) Atunci când notifică o normă națională menționată la alineatul (1) sau o nouă normă, statele membre oferă o justificare a necesității acestei norme pentru a satisface o cerință esențială care nu este deja acoperită de STI relevantă.
- (9) Agenția examinează proiectele de norme naționale și normele naționale menționate la alineatul (1) în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 25 și 26 din Regulamentul (UE) 2016/796.
- (10) 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 introducerea pe piață a vehiculelor, inclusiv compatibilitatea dintre echipamentele fixe și mobile. Respectivele acte de punere în aplicare se bazează pe progresele realizate de agenție în domeniul acceptării reciproce și sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).
- Agenția clasifică, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate în primul paragraf, normele naționale care sunt notificate în conformitate cu prezentul articol.
- (11) 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 49.
- (12) Normele naționale notificate în temeiul prezentului articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>.
- (13) Normele naționale care nu au fost notificate în conformitate cu prezentul articol nu se aplică în sensul prezentei directive.

#### Articolul 15

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

- (1) Pentru întocmirea declarației de verificare „CE” necesare pentru introducerea pe piață și punerea în funcțiune menționate la capitolul V, solicitantul solicită organismului sau organismelor de evaluare a conformității pe care le-a selectat în acest scop să aplice procedura de verificare „CE” stabilită în anexa IV.
- (2) Solicitantul întocmește declarația de verificare „CE” a unui subsistem. Solicitantul declară pe răspunderea sa exclusivă că subsistemul în cauză a fost supus procedurilor de verificare relevante și respectă cerințele din dreptul relevant al Uniunii și orice norme naționale relevante. Declarația de verificare „CE” și documentele însoțitoare sunt date și semnate de solicitant.

<sup>(1)</sup> Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17.9.2015, p. 1).

- (3) Atribuțiile organismului notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem încep din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea introducerii pe piață sau a punerii în funcțiune a subsistemului. Aceasta poate include, în conformitate cu STI relevantă, și verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat.
- (4) Solicitantul este responsabil de întocmirea 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.
- (5) În cazul reînnoirii sau modernizării unui subsistem care duc la o modificare a dosarului tehnic și afectează valabilitatea procedurilor de verificare care au avut loc deja, solicitantul evaluează necesitatea unei noi declarații de verificare „CE”.
- (6) Organismul notificat poate emite declarații intermediare de verificare pentru anumite etape ale procedurii de verificare sau anumite părți ale subsistemului.
- (7) În cazul în care STI relevante permit acest lucru, organismul notificat poate emite certificate de verificare pentru unul sau mai multe subsisteme sau anumite părți ale subsistemelor respective.
- (8) Statele membre desemnează organismele responsabile pentru desfășurarea procedurii de verificare în raport cu normele naționale. În acest sens, organismele desemnate sunt responsabile pentru atribuțiile pe care le implică. Fără a aduce atingere articolului 30, un stat membru poate numi un organism notificat drept organism desemnat, caz în care întregul proces poate fi desfășurat de un singur organism de evaluare a conformității.
- (9) Comisia poate specifica, prin intermediul actelor de punere în aplicare:
- detaliile procedurii de verificare „CE” pentru subsisteme, inclusiv procedura de verificare în cazul normelor naționale și documentele care urmează a fi depuse de solicitant în scopul respectivei proceduri;
  - modelele de declarație de verificare „CE”, inclusiv în cazul unei modificări a subsistemului sau în cazul unor verificări suplimentare, declarația intermediară de verificare și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care trebuie să însoțească aceste declarații, precum și modelele certificatului de verificare.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).

#### 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:
- nerespectării cerințelor esențiale sau a unei STI sau aplicării incorecte a unei STI, cazuri în care, 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 corespunzătoare;
  - caracterului inadecvat al unei STI, caz în care 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 acoperite de standardele respective sau de părți ale acestora.

## CAPITOLUL V

## INTRODUCEREA PE PIAȚĂ ȘI PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE

## Articolul 18

**Autorizația pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe**

(1) Sub sistemele de 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, precum și dacă s-a primit autorizația relevantă în conformitate cu alineatele (3) și (4).

(2) Fiecare autoritate națională de siguranță autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor de energie, infrastructură și control-comandă și semnalizare terestre care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul statului membru respectiv.

(3) Autoritățile naționale de siguranță furnizează orientări detaliate cu privire la modul de obținere a autorizațiilor menționate în prezentul articol. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare 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.

(4) Solicitantul depune o cerere de autorizare a punerii în funcțiune a instalațiilor fixe, adresată autorității naționale de siguranță. Cererea este însoțită de un dosar care include documente justificative ale:

- (a) declarațiilor de verificare menționate la articolul 15;
- (b) compatibilității tehnice a subsistemelor cu sistemul în care urmează să fie integrate, stabilită pe baza STI, a normelor naționale și a registrelor relevante;
- (c) integrării în siguranță a acestor subsisteme, stabilită pe baza STI, a normelor naționale și a metodelor comune de siguranță (MCS) relevante prevăzute la articolul 6 din Directiva (UE) 2016/798;
- (d) în cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică echipamente din Sistemul european de control al trenurilor (ETCS) și/sau Sistemul global de comunicații mobile – căi ferate (GSM-R), ale deciziei favorabile a agenției emișă în conformitate cu articolul 19 din prezenta directivă, iar în cazul unei modificări la proiectul de caiet de sarcini sau la descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere care au avut loc după decizia favorabilă, documente justificative ale conformității cu rezultatul procedurii menționate la articolul 30 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.

(5) În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, autoritatea națională de siguranță informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora.

Autoritatea națională de siguranță verifică în ce măsură dosarul este complet, relevant și coerent, iar în cazul echipamentelor ERTMS terestre, conformitatea cu decizia favorabilă a agenției emișă în conformitate cu articolul 19 din prezenta directivă și, după caz, conformitatea cu rezultatul procedurii menționate la articolul 30 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796. În urma acestei verificări, autoritatea națională de siguranță emite autorizația de punere în funcțiune a instalațiilor fixe sau informează solicitantul asupra deciziei sale negative într-un termen prestabilit rezonabil și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

(6) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, solicitantul trimite autorității naționale de siguranță un dosar care descrie proiectul. În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, autoritatea națională de siguranță informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Autoritatea națională de siguranță, în strânsă cooperare cu agenția în cazul proiectelor ERTMS terestre, examinează dosarul și decide dacă este necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune, pe baza următoarelor criterii:

- (a) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere;
- (b) acest lucru este impus de STI relevante;

- (c) acest lucru este impus de planurile naționale de punere în aplicare stabilite de statele membre; sau
- (d) se fac modificări ale valorilor parametrilor pe baza cărora a fost deja acordată autorizația.

Autoritatea națională de siguranță își adoptă decizia într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

(7) Decizia de refuz al unei autorizații de punere în funcțiune a instalațiilor fixe este justificată în mod corespunzător de către autoritatea națională de siguranță. În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate depune o cerere prin care solicită autorității naționale de siguranță să își revizuiască decizia. Cererea este însoțită de o justificare. Autoritatea națională de siguranță are la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a își confirma sau revoca decizia. În cazul în care decizia negativă a unei autorități naționale de siguranță este confirmată, solicitantul poate face contestație în fața organismului de recurs desemnat de statul membru competent în temeiul articolului 18 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/798.

#### Articolul 19

### **Punerea în aplicare armonizată a ERTMS în Uniune**

- (1) În cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică ETCS și/sau GSM-R, agenția asigură punerea în aplicare armonizată a ERTMS în Uniune.
- (2) În vederea asigurării punerii în aplicare armonizate a ERTMS și a interoperabilității la nivelul Uniunii, înainte de orice cerere de oferte referitoare la echipamentele ERTMS terestre, agenția verifică faptul că soluțiile tehnice avute în vedere sunt în deplină conformitate cu STI relevante și sunt, prin urmare, pe deplin interoperabile.
- (3) Solicitantul depune o cerere de aprobare din partea agenției. Cererea privind anumite proiecte ERTMS individuale sau o combinație de proiecte ERTMS, o linie, un grup de linii sau o rețea, este însoțită de un dosar care cuprinde:
  - (a) proiectul de caiet de sarcini sau descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere;
  - (b) documente justificative privind condițiile necesare pentru compatibilitatea tehnică și operațională a subsistemului cu vehiculele prevăzute să funcționeze pe rețeaua relevantă;
  - (c) documente justificative privind conformitatea soluțiilor tehnice avute în vedere cu STI relevante;
  - (d) orice alte documente relevante, precum avizele autorității naționale de siguranță, declarațiile de verificare sau certificatele de conformitate.

Cererea respectivă și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.

Autoritățile naționale de siguranță pot emite un aviz cu privire la cererea de aprobare, fie solicitantului înainte de data de depunere a cererii, fie agenției după depunerea cererii.

- (4) În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, agenția informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora.

Agenția emite o decizie favorabilă sau informează solicitantul asupra deficiențelor posibile într-un termen prestabilit rezonabil și, în orice caz, în termen de două luni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Agenția își întemeiază avizul pe dosarul solicitantului și pe eventualele avize din partea autorităților naționale de siguranță.

În cazul în care este de acord cu deficiențele identificate de agenție, solicitantul rectifică concepția proiectului și depune la agenție o nouă cerere de aprobare.

În cazul în care solicitantul nu este de acord cu deficiențele identificate de agenție, se aplică procedura prevăzută la alineatul (5).

În cazul menționat la articolul 7 alineatul (1) litera (a), solicitantul nu solicită o nouă evaluare.

(5) În cazul în care decizia agenției nu este favorabilă, aceasta trebuie să fie justificată în mod adecvat de către agenție. Solicitantul poate depune, în termen de o lună de la primirea unei astfel de decizii, o cerere motivată de revizuire a deciziei de către agenție. Agenția își confirmă sau modifică decizia în termen de două luni de la data primirii cererii. În cazul în care agenția își confirmă decizia inițială, solicitantul are dreptul să o conteste în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor instituite în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(6) În cazul unei modificări a proiectului de caiet de sarcini sau a descrierii soluției tehnice avute în vedere care are loc după decizia afirmativă, solicitantul informează agenția și autoritățile naționale de siguranță prin intermediul ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796, fără întârzieri nejustificate. În acest caz, se aplică articolul 30 alineatul (2) din respectivul regulament.

#### Articolul 20

### Introducerea pe piață a subsistemelor mobile

- (1) Subsistemele mobile se introduc pe piață de către solicitant numai dacă sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale.
- (2) În special, solicitantul se asigură că a fost furnizată declarația de verificare relevantă.

#### Articolul 21

### Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul

- (1) Solicitantul introduce vehiculul pe piață numai după ce a primit autorizația de introducere pe piață a vehiculului eliberată de către agenție în conformitate cu alineatele (5)-(7) sau de către autoritatea națională de siguranță în conformitate cu alineatul (8).
- (2) În cererea sa de autorizație pentru introducerea pe piață a vehiculului, solicitantul specifică zona de utilizare a vehiculului. Cererea include dovezi care arată că a fost verificată compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua din zona de utilizare.
- (3) Cererea de autorizare de introducere pe piață a vehiculului trebuie să fie însoțită de un dosar privind vehiculul sau tipul de vehicul și care include documente justificative cu privire la:
  - (a) introducerea pe piață a subsistemelor mobile din care este compus vehiculul în conformitate cu articolul 20, pe baza declarației de verificare „CE”;
  - (b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor menționate la litera (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI relevante și, după caz, a normelor naționale;
  - (c) integrarea în siguranță a subsistemelor menționate la litera (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI relevante și, după caz, a normelor naționale, precum și a MCS prevăzute la articolul 6 din Directiva (UE) 2016/798;
  - (d) compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua din zona de utilizare menționată la alineatul (2), stabilită pe baza STI relevante și, după caz, a normelor naționale, a registrelor de infrastructură, precum și a MCS privind evaluarea riscurilor prevăzute la articolul 6 din Directiva (UE) 2016/798.

Cererea respectivă și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.

Ori de câte ori sunt necesare teste pentru obținerea unor dovezi documentare cu privire la compatibilitatea tehnică menționată la primul paragraf literele (b) și (d), autoritățile naționale de siguranță 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 trei luni de la data primirii cererii solicitantului. Dacă este cazul, autoritatea națională de siguranță ia măsuri pentru a asigura efectuarea testelor.



(4) Agenția sau, în cazul alineatului (8), autoritatea națională de siguranță, emite autorizații pentru introducerea pe piață a vehiculelor sau informează solicitantul asupra deciziei sale negative într-un termen prestabilit rezonabil și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante din partea solicitantului. Agenția sau, în cazurile menționate la alineatul (8), autoritatea națională de siguranță aplică modalitățile practice privind procedura de autorizare, care urmează să fie instituite într-un act de punere în aplicare, astfel cum se menționează la alineatul (9). Aceste autorizații permit vehiculelor să fie introduse pe piața Uniunii.

(5) Agenția emite autorizații pentru introducerea pe piață a vehiculelor în cazul vehiculelor care au o zonă de utilizare într-unul sau mai multe state membre. Pentru a emite astfel de autorizații, agenția:

- (a) evaluează elementele dosarului specificate la alineatul (3) primul paragraf literele (b), (c) și (d) pentru a verifica în ce măsură dosarul este complet, relevant și coerent în raport cu STI relevante; și
- (b) transmite dosarul solicitantului către autoritățile naționale de siguranță vizate de zona de utilizare preconizată pentru a îl evalua, verificând dacă acesta este complet, relevant și coerent în conformitate cu alineatul (3) primul paragraf litera (d) și cu elementele specificate la alineatul (3) primul paragraf literele (a), (b) și (c) în raport cu normele naționale relevante.

În cadrul evaluărilor în temeiul literelor (a) și (b) și în cazul unor dubii justificate, agenția sau autoritățile naționale de siguranță pot solicita efectuarea acestor teste în rețea. Pentru a facilita aceste teste, autoritățile naționale de siguranță implicate pot emite autorizații temporare solicitantului în vederea utilizării vehiculului pentru teste în rețea. Administratorul de infrastructură depune toate eforturile pentru a asigura efectuarea oricărui test de acest tip în termen de trei luni de la cererea din partea agenției sau a autorității naționale de siguranță.

(6) În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, agenția informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Pentru a evalua măsura în care dosarul este complet, relevant și coerent, agenția poate evalua totodată și elementele specificate la alineatul (3) litera (d).

Agenția ține seama pe deplin de evaluările realizate în temeiul alineatului (5) înainte de a lua o decizie privind emiterea autorizației pentru introducerea pe piață a vehiculului. Agenția emite autorizația de introducere pe piață sau informează solicitantul asupra deciziei sale negative într-un termen prestabilit rezonabil și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

În eventualitatea neaplicării uneia sau mai multor STI sau a unor părți ale acestora astfel cum se menționează la articolul 7, agenția emite autorizația pentru vehicul numai după aplicarea procedurii prevăzute la articolul respectiv.

Agenția își asumă responsabilitatea deplină pentru autorizațiile pe care le emite.

(7) În cazul în care agenția nu este de acord cu o evaluare negativă desfășurată de una sau mai multe autorități naționale în temeiul alineatului (5) litera (b), aceasta informează autoritatea sau autoritățile în cauză, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și autoritatea sau autoritățile de siguranță națională cooperează în vederea convenirii asupra unei evaluări reciproc acceptabile. După caz, astfel cum a fost decis de agenție și de autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță, acest proces îl implică și pe solicitant. Dacă nu se convine o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cu privire la dezacordul său, agenția își adoptă decizia finală, cu excepția cazului în care autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță au transmis chestiunea în vederea arbitrajului către comisia pentru soluționarea contestațiilor instituită în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796. Comisia pentru soluționarea contestațiilor decide asupra confirmării proiectului de decizie a agenției în termen de o lună de la depunerea cererii din partea autorității sau autorităților naționale de siguranță.

În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu agenția, aceasta din urmă poate adopta imediat o decizie.

În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu evaluarea negativă a autorității naționale de siguranță, agenția emite o autorizație cu o zonă de utilizare care exclude porțiunile din rețea care au primit o evaluare negativă.

În cazul în care agenția nu este de acord cu o evaluare pozitivă efectuată de una sau mai multe autorități naționale în temeiul alineatului (5) litera (b), aceasta informează autoritatea sau autoritățile în cauză, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și autoritatea sau autoritățile de siguranță națională cooperează în vederea convenirii unei evaluări reciproc acceptabile. După caz, astfel cum a fost decis de agenție și de autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță, acest proces îl implică și pe solicitant. Dacă nu s-a putut conveni o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță asupra dezacordului său, agenția își adoptă decizia finală.

(8) În cazul în care zona de utilizare este limitată la una sau mai multe rețele dintr-un singur stat membru, autoritatea sau autoritățile naționale din statul membru respectiv pot, asumându-și responsabilitatea și dacă acest lucru este cerut de solicitant, să emită autorizația de introducere pe piață a vehiculului. Pentru a emite astfel de autorizații, autoritatea națională de siguranță evaluează dosarul în funcție de elementele stabilite la alineatul (3) și conform procedurilor care urmează să fie instituite în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (9). În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, autoritatea națională de siguranță informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante. Autorizația este valabilă și fără extinderea zonei de utilizare pentru vehiculele care călătoresc în stațiile din statele membre învecinate cu caracteristici similare ale rețelelor, atunci când respectivele stații sunt aproape de frontieră, în urma consultării autorităților de siguranță națională competente. Consultarea poate avea loc pentru fiecare caz în parte sau poate fi stabilită în contextul unui acord transfrontalier între autoritățile naționale de siguranță.

În cazul în care zona de utilizare este limitată la teritoriul unui singur stat membru și în cazul neaplicării unor STI sau părți ale acestora menționate la articolul 7, autoritatea națională de siguranță emite autorizația pentru vehicul numai după aplicarea procedurii prevăzute la articolul respectiv.

Autoritatea națională de siguranță își asumă responsabilitatea deplină pentru autorizațiile emise.

(9) Până la 16 iunie 2018, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modalități practice care specifică următoarele:

- (a) modul în care sunt îndeplinite de către solicitant cerințele prevăzute în prezentul articol privind autorizația de introducere pe piață a vehiculului și privind autorizația de tip a vehiculului, precum și lista documentelor necesare;
- (b) detaliile procesului de autorizare, precum etapele procedurale și intervalele de timp pentru fiecare etapă a procesului;
- (c) modul în care cerințele prevăzute în prezentul articol sunt respectate de către agenție și de către autoritatea națională de siguranță în diferitele etape ale procesului de solicitare și de autorizare, inclusiv evaluarea dosarelor solicitanților.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3). Acestea țin seama de experiența dobândită în cursul pregătirii acordurilor de cooperare menționate la alineatul (14) din prezentul articol.

(10) Autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor menționează:

- (a) zona (zonele) de utilizare;
- (b) valorile parametrilor stabiliți în STI și, după caz, în normele naționale, pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și zona de utilizare;
- (c) conformitatea vehiculului cu STI și seturile de norme naționale relevante, în ceea ce privește parametrii menționați la litera (b);
- (d) condițiile de utilizare a vehiculului și alte restricții.

(11) Orice decizie prin care se refuză autorizația de introducere pe piață a unui vehicul sau excluderea unei părți a rețelei în conformitate cu o evaluare negativă menționată la alineatul (7) se justifică în mod corespunzător. În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate cere agenției sau autorității naționale de siguranță, după caz, revizuirea deciziei. Agenția sau autoritatea națională de siguranță au la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a își confirma sau revoca decizia.

În cazul în care decizia negativă a agenției este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor desemnate în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.

În cazul în care decizia negativă a unei autorități naționale de siguranță este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața unei instanțe de recurs în conformitate cu dreptul intern. Statele membre pot desemna organismul de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE pentru aplicarea acestei căi de contestare. În acest caz se aplică articolul 18 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/798.

(12) În cazul reînnoirii sau modernizării vehiculelor existente care dețin deja o autorizație de introducere pe piață a vehiculului, este necesară o nouă autorizație de introducere pe piață a vehiculului în cazul în care:

- (a) se aduc modificări valorilor parametrilor menționați la alineatul (10) litera (b) care se situează în afara gamei parametrilor acceptabili, conform definiției din STI;
- (b) nivelul general de siguranță a vehiculului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere; sau
- (c) acest lucru este impus de STI relevante.

(13) În cazul în care dorește să extindă zona de utilizare a unui vehicul deja autorizat, solicitantul adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) referitoare la zona suplimentară de utilizare. Solicitantul transmite dosarul agenției care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alineatele (4)-(7), emite o autorizație actualizată care acoperă zona de utilizare extinsă.

În cazul în care solicitantul a primit o autorizație pentru un vehicul în conformitate cu alineatul (8) și dorește să îi extindă zona de utilizare în interiorul statului membru respectiv, acesta adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) privind zona suplimentară de utilizare. Solicitantul transmite dosarul autorității naționale de siguranță care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alineatul (8) emite o autorizație actualizată care acoperă zona de utilizare extinsă.

(14) În sensul alineatelor (5) și (6) din prezentul articol, agenția încheie acorduri de cooperare cu autoritățile naționale de siguranță în conformitate cu articolul 76 din Regulamentul (UE) 2016/796. Acordurile respective pot fi sub forma unor acorduri specifice sau acorduri-cadru și pot implica una sau mai multe autorități naționale de siguranță. Acestea conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultate, a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării taxelor plătite de solicitant. Acestea pot include, de asemenea, acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită competențe specifice din motive geografice sau istorice, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar al Uniunii, astfel de acorduri de cooperare specifice pot include posibilitatea delegării atribuțiilor de contractare către autoritățile naționale de siguranță competente, atunci când acest lucru este necesar pentru a se asigura alocarea eficientă și proporțională a resurselor pentru autorizare. Respectivul acorduri sunt instituite înainte ca agenția să îndeplinească atribuțiile de autorizare în conformitate cu articolul 54 alineatul (4) din prezenta directivă.

(15) În cazul acelor state membre ale căror rețele feroviare au un ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii și dispun de aceleași cerințe tehnice și operaționale cu țările terțe vecine, pe lângă acordurile de cooperare menționate la alineatul (14), toate autoritățile naționale de siguranță în cauză din respectivele state membre încheie cu agenția un acord multilateral cu scopul de a defini condițiile în care o autorizație pentru un vehicul eliberată în unul dintre statele membre respective este valabilă și pentru celelalte state membre în cauză.

(16) Prezentul articol nu se aplică vagoanelor de marfă sau vagoanelor de călători care sunt utilizate în comun cu țările terțe, al căror ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii și care sunt autorizate conform unei alte proceduri de autorizare a vehiculelor. Normele care reglementează procedura de autorizare a acestor vehicule sunt publicate și notificate Comisiei. Conformitatea acestor vehicule cu cerințele esențiale ale prezentei directive este asigurată de întreprinderea feroviară în cauză, în contextul sistemului său de management al siguranței. Comisia, pe baza raportului agenției, poate emite un aviz privind conformitatea normelor respective cu obiectivele prezentei directive. Dacă normele respective nu sunt conforme cu prezenta directivă, statele membre în cauză și Comisia pot coopera pentru a stabili măsurile adecvate care trebuie luate, implicând, dacă este necesar, organismele internaționale relevante.

(17) Un stat membru poate decide să nu aplice prezentul articol în cazul locomotivelor sau al trenurilor autopropulsate care sosesc din țări terțe și care sunt destinate să circule până la o stație situată în apropierea frontierei de pe teritoriul statului membru respectiv și desemnată pentru operațiuni transfrontaliere. Conformitatea acestor vehicule cu cerințele esențiale ale prezentei directive este asigurată de întreprinderea feroviară în cauză, în contextul sistemului său de management al siguranței și, dacă este cazul, în conformitate cu articolul 10 alineatul (9) din Directiva (UE) 2016/798.

*Articolul 22***Înmatricularea vehiculelor autorizate în vederea introducerii pe piață**

- (1) Înainte de utilizarea pentru prima dată a unui vehicul și după ce autorizația de introducere pe piață în conformitate cu articolul 21 a fost acordată, vehiculul este înmatriculat într-un registru al vehiculelor, astfel cum se menționează la articolul 47, la cererea deținătorului.
- (2) În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul este limitată la teritoriul unui stat membru, vehiculul este înmatriculat în statul membru respectiv.
- (3) În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul acoperă teritoriul mai multor state membre, vehiculul respectiv este înmatriculat în unul dintre statele membre vizate.

*Articolul 23***Verificări anterioare utilizării vehiculelor autorizate**

- (1) Înainte de a utiliza un vehicul în zona de utilizare specificată în autorizația de introducere pe piață, întreprinderea feroviară verifică:
  - (a) dacă vehiculul a fost autorizat pentru introducerea pe piață în conformitate cu articolul 21 și dacă este înmatriculat corespunzător;
  - (b) dacă vehiculul este compatibil cu ruta pe baza registrului de infrastructură, a STI relevante sau a oricărei informații relevante care urmează să fie 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
  - (c) dacă vehiculul este integrat în mod corespunzător în compunerea trenului în care este destinat să funcționeze, luându-se în considerare sistemul de management al siguranței menționat la articolul 9 din Directiva (UE) 2016/798 și STI privind exploatarea și managementul traficului.
- (2) În sensul alineatului (1), întreprinderea feroviară poate efectua teste în colaborare cu administratorul de infrastructură.

Administratorul de infrastructură, în consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de trei luni de la data primirii cererii solicitantului.

*Articolul 24***Autorizația de tip a vehiculelor**

- (1) Agenția sau o autoritate națională de siguranță, după caz, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21, poate să acorde autorizații de tip ale vehiculelor. Cererea de autorizare de tip a vehiculelor și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora, precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.
- (2) În cazul în care agenția sau o autoritate națională de siguranță emite o autorizație de introducerea pe piață a unui vehicul, aceasta emite simultan, la cererea solicitantului, autorizația de tip a vehiculului, care se referă la aceeași zonă de utilizare a vehiculului.
- (3) În cazul unor modificări aduse oricărei dispoziții relevante din STI sau din normele naționale pe baza cărora s-a eliberat o autorizație de tip pentru un vehicul, STI sau norma națională stabilește dacă autorizația de tip a vehiculului deja acordată respectiv rămâne valabilă sau trebuie reinnoită. Dacă autorizația respectivă trebuie reinnoită, verificările efectuate de agenție sau de autoritatea națională de siguranță nu pot viza decât normele modificate.
- (4) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modelul declarației de conformitate cu tipul. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).

- (5) Declarația de conformitate cu tipul se întocmește în conformitate cu:
- (a) procedurile de verificare ale STI relevante; sau
- (b) în cazul în care nu se aplică STI, procedurile de evaluare a conformității definite în modulele B+D, B+F și H1 din Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>.
- (6) Dacă este cazul, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care stabilesc module *ad hoc* pentru evaluarea conformității. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).
- (7) Autorizațiile de tip ale vehiculelor se înregistrează în Registrul european al tipurilor autorizate de vehicule în conformitate cu articolul 48.

#### Articolul 25

### Conformitatea vehiculelor cu un tip de vehicul autorizat

- (1) Un vehicul sau o serie de vehicule care sunt în conformitate cu un tip de vehicul autorizat primesc, fără verificări suplimentare, o autorizație pentru vehicul în conformitate cu articolul 21 pe baza unei declarații de conformitate cu tipul de vehicul respectiv, depusă de solicitant.
- (2) Reînnoirea autorizației unui tip de vehicul menționată la articolul 24 alineatul (3) nu afectează autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor deja emise pe baza autorizației anterioare de introducere a celui tip de vehicul pe piață.

#### Articolul 26

### Neconformitatea vehiculelor sau a tipurilor de vehicule cu cerințele esențiale

- (1) În cazul în care o întreprindere feroviară constată, în timpul exploatării, că un vehicul pe care îl utilizează nu respectă una dintre cerințele esențiale aplicabile, aceasta ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul în stare de conformitate. În plus, aceasta poate informa agenția și orice autorități naționale de siguranță vizate cu privire la măsurile luate. Dacă întreprinderea feroviară deține dovezi conform cărora situația de neconformitate exista deja la momentul emiterii autorizației de introducere pe piață, aceasta informează agenția și orice alte autorități naționale de siguranță vizate.
- (2) În cazul în care constată, de exemplu în cadrul procesului de supraveghere prevăzut la articolul 17 din Directiva (UE) 2016/798, că un vehicul sau un tip de vehicul, căruia i s-a eliberat o autorizație de introducere pe piață fie de către agenție, în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) sau cu articolul 24, fie de către autoritatea națională de siguranță, în conformitate cu articolul 21 alineatul (8) sau cu articolul 24, utilizat conform destinației sale, nu respectă una dintre cerințele esențiale aplicabile, autoritatea națională de siguranță informează întreprinderea feroviară care utilizează vehiculul sau tipul de vehicul și îi solicită să ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul (vehiculele) în stare de conformitate. Autoritatea națională de siguranță informează agenția și orice alte autorități naționale de siguranță vizate, inclusiv cele dintr-un teritoriu în care o cerere de autorizare a introducerii pe piață a unui vehicul de același tip este în curs de desfășurare.
- (3) Atunci când, în cazurile prevăzute la alineatul (1) sau (2) din prezentul articol, măsurile corective luate de întreprinderea feroviară nu asigură conformitatea cu cerințele esențiale aplicabile, iar această neconformitate reprezintă un risc major la adresa siguranței, autoritatea națională de siguranță vizată poate aplica măsuri temporare de siguranță în temeiul atribuțiilor sale de supraveghere, în conformitate cu articolul 17 alineatul (6) din Directiva (UE) 2016/798. Măsuri de siguranță temporare sub forma unei suspendări a autorizației de tip de vehicul pot fi aplicate în paralel de către autoritatea națională de siguranță sau de către agenție și sunt supuse controlului jurisdicțional și procedurii de arbitraj prevăzute la articolul 21 alineatul (7).
- (4) În cazurile menționate la alineatul (3), în urma unei examinări a eficacității măsurilor luate pentru contracararea riscului major la adresa siguranței, agenția sau autoritatea națională de siguranță care a eliberat autorizația poate decide să o revoce sau să o modifice, atunci când se demonstrează că o cerință esențială nu a fost respectată la momentul emiterii autorizației. În acest scop, decizia este adusă la cunoștința deținătorului autorizației de introducere pe piață sau al autorizației de tip a vehiculului, cu specificarea motivelor care au stat la baza deciziei. În termen de o lună de la primirea deciziei agenției sau a autorității naționale de siguranță, deținătorul poate cere acestora revizuirea deciziei. În acest caz, decizia de revocare se suspendă cu titlu temporar. Agenția sau autoritatea națională de siguranță au la dispoziție o lună de la data primirii cererii de revizuire pentru a-și confirma sau revoca decizia.

<sup>(1)</sup> Decizia 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).

Dacă este necesar, în cazul unui dezacord între agenție și autoritatea națională de siguranță referitor la nevoia de a limita sau revoca autorizația, se aplică procedura de arbitraj prevăzută la articolul 21 alineatul (7). În cazul în care, în urma aplicării procedurii respective, autorizația acordată vehiculului nu este nici limitată, nici revocată, măsurile de siguranță temporare menționate la alineatul (3) din prezentul articol se suspendă.

(5) În cazul în care decizia agenției este confirmată, deținătorul autorizației acordate vehiculului o poate contesta în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor desemnate în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796 în termenul menționat la articolul 59 din respectivul regulament. În cazul în care decizia unei autorități naționale de siguranță este confirmată, deținătorul autorizației acordate vehiculului o poate contesta în termen de două luni de la notificarea deciziei în cadrul controlului jurisdicțional menționat la articolul 18 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/798. Statele membre pot desemna organismul de reglementare menționat la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE în sensul aplicării acestei căi de contestare.

(6) Atunci când agenția decide să revoce sau să modifice o autorizație de introducere pe piață pe care a acordat-o, aceasta informează imediat toate autoritățile naționale de siguranță, prezentând motivele deciziei sale.

Atunci când o autoritate națională de siguranță decide să revoce o autorizație de introducere pe piață pe care a acordat-o, aceasta informează de îndată agenția și prezintă motivele deciziei sale. Agenția va informa apoi celelalte autorități naționale de siguranță.

(7) Decizia agenției sau a autorității naționale de siguranță de a revoca autorizația se consemnează în registrul corespunzător al vehiculelor, în conformitate cu articolul 22 sau, în cazul unei autorizații de tip de vehicul, în registrul european al tipurilor autorizate de vehicule, în conformitate cu articolul 24 alineatul (7). Agenția și autoritățile naționale de siguranță se asigură că întreprinderile feroviare care utilizează vehicule similare vehiculului sau tipului de vehicul care face obiectul unei revocări sunt informate în mod corespunzător. Astfel de întreprinderi feroviare sunt obligate în primul rând să verifice dacă există aceeași problemă de neconformitate. În acest caz, se aplică procedura prevăzută la prezentul articol.

(8) Dacă o autorizație de introducere pe piață este revocată, vehiculul vizat nu se mai folosește, iar zona sa de utilizare nu poate fi extinsă. Dacă o autorizație de tip de vehicul este revocată, vehiculele construite în baza sa nu pot fi introduse pe piață sau ar trebui retrase, în cazul în care au fost deja introduse pe piață. O nouă autorizație poate fi solicitată în temeiul procedurii prevăzute la articolul 21, în cazul vehiculelor individuale, sau la articolul 24, în cazul tipurilor de vehicule.

(9) În cazul în care, în situațiile prevăzute la alineatul (1) sau (2), neconformitatea cu cerințele esențiale se limitează la o parte a zonei de utilizare a vehiculului vizat și respectivă neconformitate exista deja la momentul emiterii autorizației de introducere pe piață, aceasta din urmă se modifică pentru a exclude părțile zonei de utilizare respective.

## CAPITOLUL VI

### ORGANISMELE DE EVALUARE A CONFORMITĂȚII

#### Articolul 27

#### **Autoritățile de notificare**

(1) Statele membre desemnează autorități de notificare care sunt responsabile de instituirea și îndeplinirea procedurilor necesare pentru evaluarea, notificarea și monitorizarea organismelor de evaluare a conformității, inclusiv conformitatea cu articolul 34.

(2) Statele membre se asigură că aceste autorități notifică Comisia și alte organisme ale statelor membre autorizate să îndeplinească atribuții de evaluare a conformității ca părți terțe astfel cum se prevede în articolul 10 alineatul (2) și articolul 15 alineatul (1). Statele membre se asigură de asemenea că autoritățile informează Comisia și celelalte state membre cu privire la organismele desemnate menționate la articolul 15 alineatul (8).

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

(4) În cazul în care autoritatea de notificare delegă sau încredințează în alt mod evaluarea, notificarea sau monitorizarea menționate la alineatul (1) din prezentul articol unui organism care nu este o entitate guvernamentală, organismul respectiv este persoană juridică și îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 28. Aceasta ia măsuri pentru a acoperi răspunderile care decurg din activitățile desfășurate.

- (5) Autoritatea de notificare își asumă întreaga răspundere pentru atribuțiile organismului menționat la alineatul (3).

#### Articolul 28

##### **Cerințe referitoare la autoritățile de notificare**

Autoritatea de notificare:

- (a) este instituită în așa fel încât să se evite orice conflict de interese cu organismele de evaluare a conformității;
- (b) este organizată și funcționează astfel încât să garanteze obiectivitatea și imparțialitatea activităților sale;
- (c) 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;
- (d) nu oferă și nu prestează activități care sunt realizate de organismele de evaluare a conformității sau servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale;
- (e) garantează confidențialitatea informațiilor obținute;
- (f) are la dispoziție un număr suficient de personal competent pentru îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor sale.

#### Articolul 29

##### **Obligația autorităților de notificare de a furniza informații**

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

Comisia pune la dispoziția publicului informațiile respective.

#### Articolul 30

##### **Organisme de evaluare a conformității**

- (1) În scopul notificării, un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2)-(7) din prezentul articol și la articolele 31 și 32.
- (2) Organismul de evaluare a conformității este înființat în temeiul dreptului intern și are personalitate juridică.
- (3) Organismul de evaluare a conformității este capabil să îndeplinească toate atribuțiile de evaluare a conformității care îi sunt atribuite prin STI relevantă și în legătură cu care a fost notificat, indiferent dacă acele atribuții 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 deține cunoștințe tehnice și experiență suficientă și corespunzătoare pentru a îndeplini atribuțiile de evaluare a conformității;
- (b) descrierile relevante ale procedurilor în concordanță cu care se realizează evaluarea conformității, asigurându-se transparența și posibilitatea de a aplica respectivele proceduri. Acesta dispune de politici și proceduri corespunzătoare care să facă o distincție clară între atribuțiile pe care le îndeplinește în calitate de organism de evaluare a conformității notificat și orice alte activități;
- (c) procedurile corespunzătoare pentru desfășurarea activităților sale, care țin 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 atribuțiile 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 dreptul intern sau dacă 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 atribuțiilor sale în temeiul STI relevante sau al oricărei dispoziții din dreptul intern care o pune în aplicare, 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 dreptului relevant al Uniunii, sau se asigură că personalul lor de evaluare este informat cu privire la aceste activități, și aplică, ca îndrumări generale deciziile administrative și documentele rezultate din activitatea acestui grup.

(7) Organismele de evaluare a conformității notificate pentru subsistemele control-comandă și semnalizare terestră și/sau la bord participă la activitățile grupului ERTMS menționat la articolul 29 din Regulamentul (UE) 2016/796 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 aplice aceste orientări, organismele de evaluare a conformității în cauză transmit comentariile lor către grupul de lucru ERTMS spre dezbateră, în vederea îmbunătățirii continue a orientărilor.

### Articolul 31

#### **Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității**

(1) Organismul de evaluare a conformității este un organism terț, independent de organizația sau de producătorul 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, producerea, 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) Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității, a personalului de conducere de nivel superior și a personalului de evaluare al acestora este garantată.

(3) Un organism de evaluare a conformității, personalul de conducere de nivel superior al acestuia și personalul responsabil cu îndeplinirea atribuțiilor 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 vreunui 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, personalul de conducere de nivel superior al acestuia și personalul responsabil cu îndeplinirea atribuțiilor de evaluare a conformității nu pot fi direct implicați în proiectarea, fabricarea sau construirea, comercializarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor respective sau să reprezinte 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 ceea ce privește activitățile de evaluare a conformității pentru care sunt notificați. Această interdicție 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.

(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 32

#### **Personalul organismelor de evaluare a conformității**

(1) Personalul responsabil cu îndeplinirea activităților de evaluare a conformității dispune de următoarele competențe:

(a) formare tehnică și profesională solidă care să acopere toate activitățile de evaluare a conformității pentru care a fost notificat organismul de evaluare a conformității;



- (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 dreptul Uniunii și din regulamentele de punere în aplicare al acestuia;
  - (d) capacitatea de a întocmi certificate, evidențe și rapoarte care să demonstreze că au fost realizate evaluări.
- (2) Remunerația personalului de conducere de nivel superior 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 33

### 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 30-32, în măsura în care aceste cerințe sunt reglementate de standardele armonizate aplicabile.

#### Articolul 34

### Filiale și subcontractanți ai organismelor notificate

- (1) În cazul în care un organism notificat subcontractează anumite atribuții referitoare la evaluarea conformității sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 30-32 și informează autoritatea de notificare în acest sens.
- (2) Organismele notificate își asumă întreaga responsabilitate pentru atribuțiile 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 35

### Organisme interne acreditate

- (1) Solicitanții pot 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 prevăzute în anexa II la Decizia nr. 768/2008/CE și modulele CA1 și CA2 prevăzute în anexa I la Decizia 2010/713/UE. Organismul respectiv este o parte separată și distinctă a solicitantului în cauză și nu este implicat în proiectarea, producția, furnizarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează.
- (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 competent;
  - (c) nici organismul și nici personalul acestuia nu sunt responsabili cu proiectarea, producerea, 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 36***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 modului 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 30-32.
- (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 sale cu cerințele prevăzute la articolele 30-32.

*Articolul 37***Procedura de notificare**

- (1) Autoritățile de notificare notifică numai organismele de evaluare a conformității care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolele 30-32.
- (2) Autoritățile de notificare notifică organismele menționate la alineatul (1) Comisiei și celorlalte state membre, prin intermediul instrumentului 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 certificatul de acreditare relevant sau o altă atestare relevantă a competenței astfel cum este prevăzut la alineatul (4).
- (4) În cazul în care o notificare nu se bazează pe un certificat de acreditare menționat la articolul 36 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 30-32.
- (5) Organismul în cauză poate îndeplini activitățile unui organism 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.

*Articolul 38***Numerele de identificare și listele organismelor notificate**

- (1) Comisia atribuie un număr de identificare unui organism notificat.

Unui organism notificat i se atribuie un singur număr de identificare, chiar și în cazul în care acesta este notificat în baza mai multor acte juridice 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 actualizată permanent.

*Articolul 39***Modificări ale notificărilor**

- (1) În cazul în care o autoritate de notificare a constatat sau a fost informată că un organism notificat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 30-32 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 state membre în consecință.

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

#### Articolul 40

### Contestarea competenței organismelor notificate

(1) Comisia investighează toate cazurile în care are îndoieli sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli în ceea ce privește competența unui organism notificat sau continuarea îndeplinirii de către un organism 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 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 41

### 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 notificate 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 prezenta directivă.

(3) În cazul în care constată că producătorul nu îndeplinește cerințele prevăzute în STI relevantă sau în standardele armonizate ori specificațiile tehnice corespunzătoare, organismul notificat solicită producătorului respectiv să ia măsurile corective corespunzătoare și nu eliberează un certificat de conformitate.

(4) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității ulterioare eliberării certificatului, un organism notificat constată că un produs nu mai este conform cu STI relevantă sau cu standardele armonizate ori specificațiile tehnice corespunzătoare, acesta solicită producătorului 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 notificat restricționează, suspendă sau retrage orice certificat, după caz.

#### Articolul 42

### Obligația organismelor notificate de a furniza informații

(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.

De asemenea, autoritățile naționale de siguranță competente sunt informate cu privire la orice refuz, restricție, suspendare sau retragere a unui certificat conform literei (a).

(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 „CE” de adecvare la utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate.

#### Articolul 43

### Schimburile de bune practici

Comisia prevede organizarea schimburilor de bune practici între autoritățile naționale ale statelor membre responsabile de politica de notificare.

#### Articolul 44

### Coordonarea organismelor notificate

Comisia asigură coordonarea și cooperarea adecvată între organismele notificate în temeiul prezentei directive prin instituirea unui grup sectorial al organismelor notificate. Agenția sprijină activitățile organismelor notificate în conformitate cu articolul 24 din Regulamentul (UE) 2016/796.

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

#### Articolul 45

### Organisme desemnate

(1) Cerințele privind organismele de evaluare a conformității stabilite la articolele 30-34 se aplică și organismelor desemnate în temeiul articolului 15 alineatul (8), cu excepția:

- (a) competențelor necesare ale personalului său în temeiul articolului 32 alineatul (1) litera (c), în cazul în care organismul desemnat deține cunoștințele și înțelegerea corespunzătoare cu privire la dreptul intern;
- (b) în ceea ce privește documentele care trebuie puse la dispoziția autorității de notificare în temeiul articolului 34 alineatul (4), organismul desemnat include documentele referitoare la activitatea desfășurată de filiale sau subcontractanți în temeiul normelor naționale relevante.

(2) Obligațiile operaționale prevăzute la articolul 41 se aplică, de asemenea, organismelor desemnate în temeiul articolului 15 alineatul (8), cu excepția cazului în care respectivele obligații fac trimitere la normele naționale în locul STI.

(3) Obligația de informare prevăzută la articolul 42 alineatul (1) se aplică și organismelor desemnate, care informează statele membre în consecință.

## CAPITOLUL VII

### REGISTRE

#### Articolul 46

### Sistemul de numerotare a vehiculelor

(1) În momentul înmatriculării în conformitate cu articolul 22, fiecărui vehicul i se alocă un număr european de vehicul (NEV) de către autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare. Fiecare vehicul este marcat cu un NEV atribuit.

- (2) Specificațiile privind NEV sunt stabilite în măsurile menționate la articolul 47 alineatul (2), în conformitate cu STI relevante.
- (3) Unui vehicul i se alocă un NEV doar o singură dată, dacă măsurile menționate la articolul 47 alineatul (2) nu prevăd altfel, în conformitate cu STI relevante.
- (4) În pofida 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 feroviară principală din cadrul Uniunii, statele membre pot accepta vehiculele identificate în mod clar în conformitate cu un sistem de codificare diferit.

#### Articolul 47

### Registrele vehiculelor

- (1) Până când registrul european al vehiculelor menționat la alineatul (5) va fi operațional, fiecare stat membru ține un registru național al vehiculelor. Acest registru:
- (a) respectă specificațiile comune menționate la alineatul (2);
  - (b) este actualizat de către un organism independent de orice întreprindere feroviară;
  - (c) este accesibil autorităților naționale de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 22 din Directiva (UE) 2016/798; de asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE, agenției, întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură, precum și persoanelor sau organizațiilor care înmatriculează vehicule sau care sunt identificate în registru.
- (2) Comisia adoptă specificații comune pentru registrele naționale ale vehiculelor, în ceea ce privește conținutul acestora, 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, 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 51 alineatul (3).

- (3) Registrul național al vehiculelor conține cel puțin următoarele elemente:
- (a) NEV-ul;
  - (b) trimiteri la declarația de verificare „CE” și la organismul emitent;
  - (c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate menționat la articolul 48;
  - (d) identificarea proprietarului și a deținătorului vehiculului;
  - (e) restricții privind utilizarea vehiculului;
  - (f) trimiteri la entitatea responsabilă cu întreținerea.
- (4) Atât timp cât registrele naționale ale vehiculelor din statele membre nu sunt interconectate în conformitate cu specificația menționată la alineatul (2), fiecare stat membru își actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în registrul său în ceea ce privește datele care îl interesează.

(5) În vederea reducerii sarcinilor administrative și a costurilor nejustificate pentru statele membre și pentru părțile interesate, până la 16 iunie 2018, Comisia, ținând cont de rezultatul unei analize cost-beneficiu, adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, specificațiile tehnice și funcționale ale registrului european al vehiculelor care ar încorpora registrele naționale ale vehiculelor, pentru a asigura tuturor utilizatorilor o interfață armonizată pentru înregistrarea vehiculelor și gestionarea datelor. Se aplică alineatul (1) literele (b) și (c) și alineatul (3). Aceste specificații includ 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, precum și etapele migrației.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3) și pe baza unei recomandări din partea agenției.

Registrul european al vehiculelor este elaborat luându-se în considerare aplicațiile informatice și registrele deja create de agenție și de statele membre, cum ar fi Registrul centralizat european virtual al vehiculelor conectat la registrele naționale ale vehiculelor. Registrul european al vehiculelor devine operațional până la 16 iunie 2021.

(6) Deținătorul declară imediat statului membru în care a fost înmatriculat vehiculul orice modificare a datelor introduse în registrele vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înmatricula un vehicul.

(7) În cazul vehiculelor autorizate pentru prima dată într-o țară terță și utilizate ulterior într-un stat membru, respectivul stat membru garantează că datele referitoare la vehiculele în cauză, incluzând cel puțin datele referitoare la deținătorul vehiculului, entitatea responsabilă cu întreținerea acestuia și restricțiile privind modul de utilizare a vehiculului, pot fi recuperate prin intermediul unui registru al vehiculelor sau sunt puse la dispoziție în alt mod, într-un format ușor de citit și fără întârziere și în conformitate cu aceleași principii nediscriminatorii care se aplică în cazul datelor similare dintr-un registru al vehiculelor.

#### Articolul 48

### Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate

(1) Agenția creează și păstrează un registru al autorizațiilor de introducere pe piață a tipurilor de vehicule, eliberate în conformitate cu articolul 24. Acest registru:

- (a) este public și accesibil în format electronic;
- (b) respectă specificațiile comune menționate la alineatul (2);
- (c) este conectat cu registrele relevante ale vehiculelor.

(2) Comisia adoptă specificații comune pentru registrul tipurilor de vehicule autorizate referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor, 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 51 alineatul (3).

(3) Registrul conține, în cazul fiecărui tip de vehicul, cel puțin următoarele elemente:

- (a) caracteristicile tehnice, inclusiv cele legate de accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, ale tipului de vehicul, astfel cum sunt definite în STI relevante;
- (b) denumirea producătorului;
- (c) datele autorizațiilor privind zona de utilizare pentru un tip de vehicul, inclusiv orice restricție sau retragere.

#### Articolul 49

### Registrul de infrastructură

(1) Fiecare stat membru se asigură că este publicat un registru de infrastructură care să indice valorile parametrilor de rețea ai fiecărui subsistem sau ai fiecărei părți de subsistem în cauză, astfel cum se prevede în STI relevante.

(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.

(4) Fiecare stat membru se asigură că registrul de infrastructură este actualizat în conformitate cu alineatul (5).

(5) Comisia adoptă specificații comune pentru registrul de infrastructură referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor, 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 51 alineatul (3).

## CAPITOLUL VIII

## DISPOZIȚII TRANZITORII ȘI FINALE

## Articolul 50

**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 articolul 5 alineatul (1) este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani începând de la 15 iunie 2016. Cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani, Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Este deosebit de important ca Comisia să își urmeze practica obișnuită și să poarte consultări cu experți, inclusiv cu experți ai statelor membre, înainte de a adopta respectivele acte delegate.
- (4) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (1) 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 acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere validității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (1) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliul sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

## Articolul 51

**Procedura comitetelor**

- (1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE a Consiliului <sup>(1)</sup>. Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (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. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

## Articolul 52

**Motivare**

Orice decizie luată în temeiul prezentei directive privind evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate sau verificarea subsistemelor care formează sistemul feroviar al Uniunii și orice decizie adoptată în conformitate cu articolele 7, 12 și 17 prevede în detaliu motivele pe care se întemeiază. Decizia este notificată părții în cauză în cel mai scurt timp posibil, împreună cu indicarea căilor de atac disponibile în temeiul dreptului în vigoare în statul membru în cauză și a termenelor acordate în care acestea pot fi exercitate.

<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).

## Articolul 53

**Raportare și informare**

(1) Până la 16 iunie 2018, Comisia transmite un raport privind progresele înregistrate în pregătirea rolului consolidat al agenției în temeiul prezentei directive. În plus, la fiecare trei ani și pentru prima dată la trei ani de la încheierea perioadei de tranziție prevăzută la articolul 54, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate în realizarea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și funcționarea agenției în acest context. Raportul include totodată o evaluare a punerii în aplicare și a utilizării registrelor menționate la capitolul VII și o analiză a cazurilor stabilite la articolul 7 și a aplicării capitolului V, evaluând în special funcționarea acordurilor de cooperare încheiate între agenție și autoritățile naționale de siguranță. În sensul primului raport care urmează încheierii perioadei de tranziție, Comisia desfășoară consultări extinse cu părțile interesate relevante și stabilește un program care să permită evaluarea progreselor. Dacă este oportun pe baza analizei menționate, Comisia propune măsuri legislative, inclusiv măsuri pentru rolul viitor al agenției în consolidarea interoperabilității.

(2) Agenția dezvoltă și actualizează periodic un instrument care poate furniza, la cererea unui stat membru, a Parlamentului European sau a Comisiei, o perspectivă generală asupra nivelului de interoperabilitate al sistemului feroviar al Uniunii. Instrumentul utilizează informațiile conținute în registrele prevăzute în capitolul VII.

## Articolul 54

**Regimul tranzitoriu pentru utilizarea vehiculelor**

(1) Fără a aduce atingere alineatului (4) din prezentul articol, vehiculele care trebuie să fie autorizate în perioada cuprinsă între 15 iunie 2016 și 16 iunie 2019 fac obiectul dispozițiilor prevăzute în capitolul V al Directivei 2008/57/CE.

(2) Autorizațiile de punere în funcțiune a vehiculelor care au fost acordate în temeiul alineatului (1), și orice alte autorizații acordate anterior datei de 15 iunie 2016, 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) primesc o nouă autorizație de introducere pe piață a unui vehicul pentru a funcționa într-una sau mai multe rețele care nu sunt încă acoperite de autorizație. Introducerea pe piață în aceste rețele suplimentare este supusă articolului 21.

(4) Cel mai târziu începând cu 16 iunie 2019 agenția îndeplinește atribuțiile de autorizare în temeiul articolelor 21 și 24, precum și atribuțiile menționate la articolul 19, în ceea ce privește zonele de utilizare din statele membre care nu au transmis notificări agenției și Comisiei în conformitate cu articolul 57 alineatul (2). Prin derogare de la articolele 21 și 24, autoritățile naționale de siguranță din statele membre care au notificat agenția și Comisia în temeiul articolului 57 alineatul (2) pot continua să elibereze autorizații în conformitate cu Directiva 2008/57/CE până la 16 iunie 2020.

## Articolul 55

**Alte dispoziții tranzitorii**

(1) Anexele IV, V, VII și IX la Directiva 2008/57/CE se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare corespunzătoare menționate la articolul 7 alineatul (5), articolul 9 alineatul (4), articolul 14 alineatul (10) și articolul 15 alineatul (9) din prezenta directivă.

(2) Directiva 2008/57/CE continuă să se aplice în ceea ce privește proiectele terestre ERTMS care urmează să fie puse în funcțiune în perioada cuprinsă între 15 iunie 2016 și 16 iunie 2019.

(3) Proiectele pentru care etapa de contractare sau de licitație a fost finalizată înainte de 16 iunie 2019 nu fac obiectul pre-autorizării de către agenție menționată la articolul 19.

(4) Până la 16 iunie 2031, opțiunile incluse în contractele care au fost semnate înainte de 15 iunie 2016 nu fac obiectul pre-autorizării de către agenție, menționată la articolul 19, chiar dacă acestea sunt exercitate după 15 iunie 2016.



(5) Înainte de a autoriza punerea în funcțiune a oricărui echipament ERTMS terestru care nu a făcut obiectul pre-autorizării de către agenție menționată la articolul 19, autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția pentru a se asigura faptul că soluțiile tehnice sunt pe deplin interoperabile, în conformitate cu articolul 30 alineatul (3) și articolul 31 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.

#### Articolul 56

### Recomandări și avize ale agenției

Agenția furnizează recomandări și avize în conformitate cu articolul 19 din Regulamentul (UE) 2016/796 în scopul aplicării prezentei directive. Atunci când acest lucru este relevant, recomandările și avizele sunt luate în considerare la elaborarea actelor de punere în aplicare în temeiul prezentei directive.

#### Articolul 57

### Transpunere

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma articolelor 1 și 2, articolului 7 alineatele (1)-(4) și (6), articolului 8, articolului 9 alineatul (1), articolului 10 alineatul (5), articolului 11 alineatele (1), (3) și (4), articolelor 12, 13 și 14, articolului 15 alineatele (1)-(8), articolului 16, articolului 18, articolului 19 alineatul (3), articolelor 21-39, articolului 40 alineatul (2), articolelor 41, 42, 44, 45 și 46, articolului 47 alineatele (1), (3), (4) și (7), articolului 49 alineatele (1)-(4), articolului 54 și anexelor I, II, III și IV până la 16 iunie 2019. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor dispoziții.

(2) Statele membre pot prelungi perioada de transpunere menționată la alineatul (1) cu un an. În acest scop, până la 16 decembrie 2018, statele membre care nu asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative în perioada de transpunere menționată la alineatul (1) notifică acest lucru agenției și Comisiei și prezintă motivele pentru această prelungire.

(3) Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, 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 care precizează că trimerile din 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.

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

(5) Obligațiile de transpunere și punere în aplicare a articolului 13, articolului 14 alineatele (1)-(8), (11) și (12), articolului 15 alineatele (1)-(9), articolului 16 alineatul (1), articolelor 19-26, articolelor 45, 46 și 47, articolului 49 alineatele (1)-(4) și articolului 54 din prezenta directivă nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriile 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 măsuri pentru a pune în aplicare articolele menționate la primul paragraf, în termen de doi ani de la primirea cererii.

#### Articolul 58

### Abrogare

Directiva 2008/57/CE, astfel cum a fost modificată de directivele enumerate în anexa V partea A se abrogă de la 16 iunie 2020, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor prevăzute în anexa V partea B.

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

#### Articolul 59

### Intrarea în vigoare

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

Articolul 60

**Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 11 mai 2016.

*Pentru Parlamentul European*  
Președintele  
M. SCHULZ

*Pentru Consiliu*  
Președintele  
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

—

## ANEXA I

## ELEMENTELE SISTEMULUI FERROVIAR AL UNIUNII

1. **Rețeaua**

În sensul prezentei directive, rețeaua Uniunii include următoarele elemente:

- (a) linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale cu sau mai mari de 250 km/h;
- (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 management al 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 a rețelei, precum și a unui management eficient al traficului.

2. **Vehicule**

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

- locomotivele și materialul rulant pentru trenurile de călători, inclusiv unitățile de tracțiune termică sau electrică, trenurile de călători autopropulsate cu motoare termice sau electrice, și vagoanele de călători;
- vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele cu platformă joasă destinate întregii rețele și vehiculele destinate transportului de camioane;
- vehiculele speciale, precum mașinile de cale.

Această listă de vehicule le include pe cele special concepute să funcționeze pe diferite linii de mare viteză, astfel cum sunt descrise la punctul 1.

---

## ANEXA II

## SUBSISTEME

1. **Lista subsistemelor**

În sensul prezentei directive, sistemul care constituie sistemul feroviar al Uniunii 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; sau

(b) din domeniul funcțional:

- operare și management al 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, subsistemele includ:

2.1. *Infrastructură*

Linia ferată, macazurile, trecerile de nivel, lucrările de artă (poduri, tuneluri etc.), elementele 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 handicap și persoanele cu mobilitate redusă), 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, precum și sistemul de tarifare.

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 managementul 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 managementul traficului.

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

## 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 însoțitoare.

## 2.7. Material rulant

Caroserie, sistem 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 și pentru tarifare, 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 handicap și persoanele cu mobilitate redusă), 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 al Uniunii și garantarea performanțelor cerute.

---

## 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 funcționare. 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 dreptul 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. Proiectarea și exploatarea sistemului feroviar nu trebuie să genereze un nivel inadmisibil de emisii de zgomot:
  - în zonele apropiate infrastructurii feroviare, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 3 din Directiva 2012/34/UE; și
  - în cabina mecanicului de locomotivă.
- 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.

### 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. Această cerință include integrarea în condiții de siguranță a subsistemului vehiculului cu infrastructura.

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.

### 1.6. *Accesibilitate*

1.6.1. Subsistemele „infrastructură” și „material rulant” trebuie să fie accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă pentru a le asigura accesul pe o bază egală cu celelalte persoane, prin evitarea sau eliminarea barierelor și prin alte măsuri adecvate. Acestea includ proiectarea, construirea, reinnoirea, modernizarea, întreținerea și exploatarea părților relevante ale subsistemelor la care publicul are acces.

1.6.2. Subsistemele „operațiuni” și „aplicații telematice pentru călători” trebuie să dețină funcționalitatea necesară facilitării accesului persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă pentru a le asigura accesul pe o bază egală cu celelalte persoane, prin evitarea sau eliminarea barierelor și prin alte măsuri adecvate.

## 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, persoane etc.).

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

#### 2.1.2. Accesibilitate

Subsistemele de infrastructură accesibile publicului trebuie să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă și persoanelor cu handicap, în conformitate cu punctul 1.6

### 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 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 de sisteme compatibile 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.

### 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 solicite mecanicului de locomotivă și personalului însoțitor să îi contacteze.

Trebuie să se asigure siguranța călătorilor la urcarea și la coborârea din trenuri. Ușile de acces trebuie să fie dotate cu un sistem de deschidere și închidere care să garanteze siguranța călătorilor.

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 să se adreseze călătorilor.

Călătorilor trebuie să li se furnizeze informații detaliate și ușor de înțeles privind normele aplicabile atât în gări, cât și în trenuri.

#### 2.4.2. Fiabilitate și disponibilitate

Proiectarea echipamentelor esențiale, a echipamentelor de rulare, tracțiune și frânare și a sistemului 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.

#### 2.4.4. Controale

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

#### 2.4.5. Accesibilitate

Subsistemele de material rulant accesibile publicului trebuie să fie accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă în conformitate cu punctul 1.6

### 2.5. *Întreținere*

#### 2.5.1. Sănătate și securitate

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 managementul traficului*

#### 2.6.1. Siguranță

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor, 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.

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.

#### 2.6.4. Accesibilitate

Trebuie adoptate măsuri pentru a garanta faptul că normele de exploatare prevăd funcționalitatea necesară pentru asigurarea accesului persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

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.

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.

2.7.5. Accesibilitate

Trebuie adoptate măsuri pentru a garanta faptul că aplicațiile telematice pentru subsistemele pentru călători prevăd funcționalitatea necesară pentru asigurarea accesului persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

—

## ANEXA IV

## PROCEDURA DE VERIFICARE „CE” A SUBSISTEMELOR

## 1. PRINCIPII GENERALE

„Verificare «CE»” înseamnă o procedură efectuată de solicitant în înțelesul articolului 15 pentru a demonstra că cerințele din dreptul relevant al Uniunii și orice norme naționale relevante referitoare la un subsistem, au fost respectate și că subsistemul poate fi autorizat pentru punerea în funcțiune.

## 2. CERTIFICATUL DE VERIFICARE ELIBERAT DE UN ORGANISM NOTIFICAT

2.1. **Introducere**

În sensul prezentei directive, verificarea prin trimitere la STI este procedura prin care un organism notificat verifică și certifică faptul că subsistemul respectă specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) relevante.

Această dispoziție nu aduce atingere obligațiilor solicitantului de a respecta celelalte acte juridice ale Uniunii aplicabile și orice verificări ale organismelor de evaluare cerute de alte norme.

2.2. **Declarația intermediară de verificare (DIV)**2.2.1. *Principii*

La cererea solicitantului, verificările pot fi efectuate pentru părți ale unui subsistem sau pot fi limitate la anumite etape ale procedurii de verificare. În aceste cazuri, rezultatele verificării pot fi consemnate într-o „declarație intermediară de verificare” (DIV) eliberată de organismul notificat ales de solicitant. DIV trebuie să facă trimitere la STI în raport cu care a fost evaluată conformitatea.

2.2.2. *Părțile subsistemului*

Solicitantul poate cere o DIV pentru orice parte rezultată în urma deciziei sale de a diviza subsistemul. Fiecare parte este verificată în fiecare dintre etapele prevăzute la punctul 2.2.3.

2.2.3. *Etapetele procedurii de verificare*

Subsistemul sau anumite părți ale subsistemului sunt verificate în fiecare dintre următoarele etape:

- (a) proiectarea generală;
- (b) producția: construcția, incluzând, în special, activitățile de construcții civile, fabricarea, asamblarea elementelor constitutive și reglajele generale;
- (c) testarea finală.

Solicitantul poate cere o DIV pentru etapa de proiectare (inclusiv pentru testele de tip) și pentru etapa de producție pentru întregul subsistem sau pentru orice parte rezultată în urma deciziei solicitantului de a diviza subsistemul (a se vedea punctul 2.2.2).

2.3. **Certificatul de verificare**

- 2.3.1. Organismele notificate responsabile pentru verificare evaluează proiectarea, producția și testarea finală a subsistemului și întocmesc certificatul de verificare destinat solicitantului, care, la rândul său, întocmește declarația de verificare „CE”. Certificatul de verificare trebuie să facă trimitere la STI în raport cu care a fost evaluată conformitatea.

În cazul în care un subsistem nu a fost evaluat în ceea ce privește conformitatea sa cu toate STI relevante (de exemplu, în cazul unei derogări, al aplicării parțiale a STI din motive de adaptare sau de reinnoire, al unei perioade de tranziție pentru o STI sau într-un caz specific), certificatul de verificare face trimitere în mod precis la STI sau la părțile acestora pentru care conformitatea nu a fost examinată de către organismul notificat în cursul procedurii de verificare.

- 2.3.2. Dacă au fost eliberate DIV, organismul notificat responsabil pentru verificarea subsistemului ține seama de aceste DIV și, înainte de eliberarea certificatului de verificare:
- (a) verifică dacă DIV acoperă în mod corect cerințele relevante ale STI;
  - (b) verifică toate aspectele care nu sunt acoperite de DIV; și
  - (c) verifică testarea finală a subsistemului în ansamblul său.
- 2.3.3. În cazul unei modificări a unui subsistem acoperit deja de un certificat de verificare, organismul notificat efectuează numai acele examinări și teste care sunt relevante și necesare, adică evaluarea va viza doar acele părți ale subsistemului care s-au modificat și interfețele lor cu părțile nemodificate ale subsistemului.
- 2.3.4. Fiecare organism notificat implicat în verificarea unui subsistem întocmește un dosar în conformitate cu articolul 15 alineatul (4), care acoperă sfera activităților sale.

#### 2.4. Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”

Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie să fie întocmit de solicitant și trebuie să conțină următoarele:

- (a) caracteristicile tehnice legate de proiect, inclusiv planuri generale și detaliate privind execuția, scheme electrice și hidraulice, scheme ale circuitelor de control, descrierea sistemelor automate și de procesare a datelor la un nivel de detaliere suficient pentru a documenta verificarea efectuată a conformității, documentația privind exploatarea și întreținerea etc., relevante pentru subsistemul respectiv;
- (b) lista elementelor constitutive de interoperabilitate, menționate la articolul 4 alineatul (3) litera (d), care sunt încorporate în subsistem;
- (c) dosarele menționate la articolul 15 alineatul (4), întocmite de fiecare dintre organismele notificate implicate în verificarea subsistemului, care trebuie să cuprindă:
  - copii ale declarațiilor de verificare „CE” și, dacă este cazul, ale declarațiilor de adecvare „CE” pentru utilizare întocmite pentru elementele constitutive de interoperabilitate menționate la articolul 4 alineatul (3) litera (d) însoțite, după caz, de note de calcul corespunzătoare și de o copie a înregistrărilor testelor și a examinărilor efectuate de organismele notificate în baza specificațiilor tehnice comune;
  - în cazul în care sunt disponibile, DIV care însoțesc certificatul de verificare, inclusiv rezultatul verificării efectuate de organismul notificat cu privire la valabilitatea DIV;
  - certificatul de verificare, însoțit de notele de calcul corespunzătoare și semnat de organismul notificat responsabil pentru verificare, în care se indică faptul că subsistemul îndeplinește cerințele STI relevante și se menționează orice rezerve formulate în cursul desfășurării activităților și care nu au fost retrase; certificatul de verificare ar trebui să fie însoțit și de rapoartele de inspecție și de audit întocmite de același organism în exercitarea atribuțiilor sale, menționate la punctele 2.5.2 și 2.5.3;
- (d) certificatele de verificare eliberate în conformitate cu alte acte juridice ale Uniunii;
- (e) în cazul în care este necesară verificarea integrării în siguranță în temeiul articolului 18 alineatul (4) litera (c) și al articolului 21 alineatul (3) litera (c), dosarul tehnic relevant include raportul (rapoartele) evaluatorilor referitor la MSC privind evaluarea riscului menționate la articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului (<sup>1</sup>).

#### 2.5. Supravegherea de către organismele notificate

- 2.5.1. Organismul notificat responsabil pentru verificarea producției trebuie să aibă acces permanent în șantierele de construcții, în atelierele de producție, în depozite și, dacă este cazul, la instalațiile de prefabricare sau de testare și, în general, în toate incintele în care consideră că îi este necesar accesul pentru îndeplinirea atribuțiilor sale. Organismul notificat trebuie să primească de la solicitant toate documentele necesare în acest scop și, în special, planurile de implementare și documentația tehnică referitoare la subsistem.
- 2.5.2. Organismul notificat responsabil pentru verificarea implementării trebuie să efectueze periodic audituri în vederea confirmării respectării STI relevante. Acest organism trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de audit. Prezența acestuia poate fi necesară în anumite etape ale lucrărilor de construcție.

(<sup>1</sup>) Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară) (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).

2.5.3. În plus, organismul notificat poate efectua vizite inopinate pe șantiere sau la atelierele de producție. Cu ocazia unor astfel de vizite, organismul notificat poate efectua audituri complete sau parțiale. Organismul respectiv trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de inspecție și, dacă este cazul, un raport de audit.

2.5.4. Organismul notificat trebuie să fie în măsură să monitorizeze un subsistem pe care este montat un element constitutiv de interoperabilitate pentru a evalua, atunci când STI corespunzătoare o cere, adecvarea acestuia pentru utilizare în domeniul feroviar cărui este destinat.

## 2.6. Transmitere

O copie a dosarului tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie să fie păstrată de solicitant pe toată durata de funcționare a subsistemului. Acest dosar trebuie să fie transmis oricărui stat membru sau agenției, la cerere.

Documentația întocmită pentru o cerere de autorizare a punerii în funcțiune se transmite autorității căreia i se solicită autorizarea. Autoritatea națională de siguranță sau agenția poate cere ca o parte dintre documentele transmise împreună cu autorizația sau părți din acestea să fie traduse în propria sa limbă.

## 2.7. Publicare

Fiecare organism notificat trebuie să publice periodic informații relevante cu privire la:

- (a) cererile de verificare și DIV primite;
- (b) cererile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate;
- (c) DIV eliberate sau refuzate;
- (d) certificatele de verificare și certificatele de adecvare pentru utilizare „CE” eliberate sau refuzate;
- (e) certificatele de verificare eliberate sau refuzate.

## 2.8. Limba

Dosarele și corespondența referitoare la procedurile de verificare „CE” trebuie redactate într-o limbă oficială a UE și a statului membru în care este stabilit solicitantul sau într-o limbă oficială a UE acceptată de solicitant

## 3. CERTIFICATUL DE VERIFICARE ELIBERAT DE UN ORGANISM DESEMENAT

### 3.1. Introducere

În cazul în care se aplică norme naționale, verificarea include o procedură prin care organismul desemnat în temeiul articolului 15 alineatul (8) (organismul desemnat) verifică și certifică faptul că subsistemul este conform cu normele naționale notificate în conformitate cu articolul 14, pentru fiecare stat membru în care se are în vedere autorizarea punerii în funcțiune a subsistemului.

### 3.2. Certificatul de verificare

Organismul desemnat întocmește certificatul de verificare destinat solicitantului

Certificatul conține o trimitere precisă la norma (normele) națională (naționale) a cărei (căror) conformitate a fost examinată de organismul desemnat în procesul de verificare.

În cazul normelor naționale referitoare la subsistemele care compun un vehicul, organismul desemnat împarte certificatul în două părți: o parte care cuprinde trimerile la acele norme naționale care se referă strict la compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua în cauză și o parte pentru toate celelalte norme naționale.

### 3.3. Dosarul

Dosarul întocmit de organismul desemnat și care însoțește certificatul de verificare în cazul normelor naționale trebuie să fie inclus în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”, menționat la punctul 2.4, și să conțină datele tehnice relevante pentru evaluarea conformității subsistemului cu normele naționale în cauză.

**3.4. Limba**

Dosarele și corespondența referitoare la procedurile de verificare „CE” trebuie redactate într-o limbă oficială a Uniunii a statului membru în care este stabilit solicitantul sau într-o limbă oficială a Uniunii acceptată de solicitant.

**4. VERIFICAREA UNOR PĂRȚI ALE SUBSISTEMELOR ÎN CONFORMITATE CU Articolul 15 Alineatul (7)**

În cazul în care se eliberează un certificat de verificare pentru anumite părți ale unui subsistem, dispozițiile prezentei anexe se aplică *mutatis mutandis* părților în cauză.

---

## ANEXA V

## PARTEA A

**Directivele abrogate și lista modificărilor ulterioare ale acestora**

(menționate la articolul 58)

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

**Termenele de transpunere în dreptul intern**

(menționate la articolul 57)

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

## ANEXA VI

## Tabel de corespondență

Directiva 2008/57/CE	Prezenta directivă
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 literele (a)-(z)	Articolul 2 alineatele (1)(5), (7)-(17) și (19)-(28)
—	Articolul 2 alineatele (6), (18) și (29)-(45)
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 (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
—	Articolul 18, cu excepția alineatului (3)
—	Articolele 19, 20, 21, 22 și 23
Articolul 20	—
Articolul 21	—
Articolele 22-25	—
Articolul 26	Articolul 24
Articolul 27	Articolul 14 alineatul (10)
—	Articolul 26
Articolul 28 și anexa VIII	Articolele 27-44
—	Articolul 45
Articolul 29	Articolul 51
Articolele 30 și 31	—
Articolul 32	Articolul 46
Articolul 33	Articolul 47 alineatele (3), (4), (6) și (7)
—	Articolul 47 alineatele (1), (2) și (5)
Articolul 34	Articolul 48



Directiva 2008/57/CE	Prezenta directivă
Articolul 35	Articolul 49
Articolul 36	—
—	Articolul 50
Articolul 37	Articolul 52
Articolul 38	Articolul 57
Articolul 39	Articolul 53
—	Articolele 54 și 55
—	Articolul 56
Articolul 40	Articolul 58
Articolul 41	Articolul 59
Articolul 42	Articolul 60
Anexa I-III	Anexa I-III
Anexa IV	Articolul 9 alineatul (2)
Anexa V	Articolul 15 alineatul (9)
Anexa VI	Anexa IV
Anexa VII	Articolul 14 alineatul (10)
Anexa VIII	Articolele 30, 31 și 32
Anexa IX	Articolul 7 alineatul (5)
Anexa X	Anexa V
Anexa XI	Anexa VI

**Declarația Comisiei privind documentele explicative**

Comisia reamintește că Parlamentul European, Consiliul și Comisia au recunoscut în Declarația politică comună din 27 octombrie 2011 privind documentele explicative că informațiile pe care statele membre le furnizează Comisiei în ceea ce privește transpunerea directivelor în legislația națională „trebuie să fie clare și precise” pentru a facilita îndeplinirea de către Comisie a sarcinilor sale de monitorizare a aplicării legislației Uniunii. În cazul de față, documentele explicative ar fi putut fi utile în acest scop. Comisia își exprimă regretul că textul final nu conține dispoziții în acest sens.

---