

DECIZIA COMISIEI

din 21 octombrie 2010

de modificare a Deciziilor 2006/920/CE și 2008/231/CE privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și management al traficului” al sistemului feroviar transeuropean convențional și de mare viteză

[notificată cu numărul C(2010) 7179]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/640/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate ⁽¹⁾, în special articolul 6 alineatul (1),

având în vedere recomandările Agenției Europene a Căilor Ferate din 17 iulie 2009 privind coerența normelor ERTMS din STI-urile de control-comandă și semnalizare, precum și de exploatare și management al traficului (ERA/REC/2009-02/INT), privind anexa P revizuită referitoare la STI-urile de exploatare și management al traficului pentru sistemul feroviar de mare viteză și convențional (ERA/REC/2009-03/INT), privind anexa T revizuită referitoare la STI-urile de exploatare și management al traficului pentru sistemul feroviar convențional (ERA/REC/2009-04/INT) și privind o modificare care vizează realizarea coerenței între Directiva 2007/59/CE și STI-urile de exploatare și management al traficului cu privire la dispozițiile privind competențele mecanicilor de locomotivă (ERA/REC/2009-05/INT),

întrucât:

- (1) Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾ prevede obligativitatea ca Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”) să asigure adaptarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (denumite în continuare „STI”) la progresele tehnice și la tendințele pieței, precum și la cerințele sociale și să propună Comisiei orice modificări ale STI-urilor pe care le consideră necesare.
- (2) Prin Decizia C(2007) 3371 din 13 iulie 2007, Comisia a acordat agenției un mandat-cadru pentru efectuarea anumitor activități în temeiul Directivei 96/48/CE a

Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză ⁽³⁾ și al Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional ⁽⁴⁾. În temeiul acestui mandat-cadru, agenției i s-a solicitat să efectueze revizuirea STI referitoare la exploatarea și managementul traficului pentru sistemul feroviar convențional, adoptată prin Decizia 2006/920/CE a Comisiei ⁽⁵⁾, și a STI revizuite referitoare la exploatarea și managementul traficului pentru sistemul feroviar de mare viteză, adoptată prin Decizia 2008/231/CE a Comisiei ⁽⁶⁾, precum și să emită avize tehnice cu privire la erori critice și să publice o listă a erorilor minore detectate.

- (3) Un sistem european de control al trenurilor (denumit în continuare „ETCS”) și un sistem global de comunicații mobile – căi ferate (denumit în continuare „GSM-R”) sunt considerate mijloace la fel de importante pentru armonizarea sistemului feroviar transeuropean. Prin urmare, este necesară armonizarea normelor referitoare la sistemele respective cât mai curând posibil. Pornind de la acest principiu, ETCS și GSM-R sunt specificate în STI-uri.

- (4) Este vital ca cerințele stabilite în STI-uri să fie coerente și neechivoce. Aceasta înseamnă, de asemenea, că nu se poate ca STI-uri diferite să facă referire la cerințe tehnice în diferite etape de dezvoltare. Prin urmare, toate STI-urile fac referire la cerințe tehnice identice.

- (5) În vederea armonizării normelor pertinente din STI-urile referitoare la sistemul feroviar transeuropean convențional și de mare viteză, normele referitoare la aspectele operaționale trebuie publicate sub forma unui document tehnic pe site-ul web al agenției.

⁽¹⁾ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

⁽³⁾ JO L 235, 17.9.1996, p. 6.

⁽⁴⁾ JO L 110, 20.4.2001, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 359, 18.12.2006, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 84, 26.3.2008, p. 1.

- (6) STI referitoare la exploatarea și managementul traficului pentru sistemul feroviar convențional trebuie să conțină aceeași trimitere ca STI revizuită referitoare la exploatarea și managementul traficului pentru sistemul feroviar de mare viteză.
- (7) Revizuirea documentului tehnic „anexa A la STI OPE” trebuie să urmărească „procesul de gestionare a controlului modificărilor” (*Change Control Management Process* – CCM) aplicabil pentru validarea specificațiilor tehnice ERTMS.
- (8) În conformitate cu articolul 32 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, fiecare vehicul trebuie să primească un număr european de vehicul (NEV) în momentul acordării autorizației inițiale de dare în exploatare. În conformitate cu Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzută la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE⁽¹⁾, NEV este înregistrat în registrul național al vehiculelor ținut și actualizat de organismul național desemnat de statul membru în cauză.
- (9) Cerințele privind identificarea vehiculelor menționate în anexa P la STI referitoare la exploatarea și managementul traficului (pentru sistemul feroviar de mare viteză și convențional) trebuie revizuite, ținând cont, de asemenea, de evoluțiile cadrului juridic oferit de Directiva 2008/57/CE și de Decizia 2007/756/CE. Întrucât un număr de coduri tehnice au un caracter evolutiv datorită progresului tehnic, agenția trebuie însărcinată cu publicarea și actualizarea listelor de coduri tehnice.
- (10) Cerințele privind performanțele de frânare sunt un punct deschis în cadrul STI referitoare la exploatarea și managementul traficului pentru sistemul feroviar convențional. Trebuie armonizate aspectele operaționale referitoare la performanțele de frânare.
- (11) Cerințele privind competențele profesionale, aptitudinile fizice și psihice ale mecanicilor de locomotivă sunt prevăzute în Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽²⁾. Pentru a se evita suprapunerea și paralelismul, STI-urile referitoare la exploatarea și managementul traficului nu trebuie să includă astfel de cerințe.
- (12) Prin urmare, Deciziile 2006/920/CE și 2008/231/CE trebuie modificate în consecință.

- (13) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Modificare a Deciziei 2006/920/CE

Decizia 2006/920/CE se modifică după cum urmează:

- (a) Se inserează următoarele articole 1a și 1b:

„Articolul 1a

Gestionarea codurilor tehnice

(1) Agenția Europeană a Căilor Ferate (ERA) publică pe site-ul său web listele codurilor tehnice menționate în anexele P.9, P.10, P.11, P.12 și P.13.

(2) ERA actualizează listele de coduri menționate la alineatul (1) și informează Comisia în legătură cu evoluția acestora. Comisia informează statele membre cu privire la evoluția codurilor tehnice prin intermediul comitetului instituit în temeiul articolului 29 din Directiva 2008/57/CE.

Articolul 1b

Până la 31 decembrie 2013, dacă un vehicul este vândut sau închiriat pentru o perioadă continuă care depășește 6 luni și dacă toate caracteristicile tehnice în temeiul cărora vehiculul a primit autorizația de dare în exploatare rămân neschimbate, numărul său european de vehicul (NEV) poate fi modificat printr-o nouă înmatriculare a vehiculului și prin retragerea primei înmatriculări.

În cazul în care noua înmatriculare vizează alt stat membru decât cel al primei înmatriculări, entitatea de înmatriculare competentă pentru noua înmatriculare poate solicita o copie a documentației legate de prima înmatriculare.

O astfel de modificare a NEV nu aduce atingere aplicării articolelor 21-26 din Directiva 2008/57/CE în ceea ce privește procedurile de autorizare.

Costurile administrative suportate pentru modificarea NEV sunt acoperite de solicitantul care a cerut schimbarea NEV.”

- (b) Anexele se modifică în conformitate cu anexa I.

⁽¹⁾ JO L 305, 23.11.2007, p. 30.

⁽²⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 51.

*Articolul 2***Modificare a Deciziei 2008/231/CE**

Decizia 2008/231/CE se modifică după cum urmează:

(a) Se inserează următoarele articole 1a și 1b:

*„Articolul 1a***Gestionarea codurilor tehnice**

(1) Agenția Europeană a Căilor Ferate (ERA) publică pe site-ul său web listele codurilor tehnice menționate în anexele P.9, P.10, P.11, P.12 și P.13.

(2) ERA actualizează listele de coduri menționate la alineatul (1) și informează Comisia în legătură cu evoluția acestora. Comisia informează statele membre cu privire la evoluția codurilor tehnice prin intermediul comitetului instituit în temeiul articolului 29 din Directiva 2008/57/CE.

Articolul 1b

Până la 31 decembrie 2013, dacă un vehicul este vândut sau închiriat pentru o perioadă continuă care depășește 6 luni și dacă toate caracteristicile tehnice în temeiul cărora vehiculul a primit autorizația de dare în exploatare rămân neschimbate, numărul său european de vehicul (NEV) poate fi modificat printr-o nouă înmatriculare a vehiculului și prin retragerea primei înmatriculări.

În cazul în care noua înmatriculare vizează alt stat membru decât cel al primei înmatriculări, entitatea de înmatriculare

competentă pentru noua înmatriculare poate solicita o copie a documentației legate de prima înmatriculare.

O astfel de modificare a NEV nu aduce atingere aplicării articolelor 21-26 din Directiva 2008/57/CE în ceea ce privește procedurile de autorizare.

Costurile administrative suportate pentru modificarea NEV sunt acoperite de solicitantul care a cerut schimbarea NEV.”

(b) Anexele se modifică în conformitate cu anexa II.

Articolul 3

Prezenta decizie se aplică de la 25 octombrie 2010.

Cu toate acestea, punctul 6 din anexa I și punctul 5 din anexa II se aplică de la 1 ianuarie 2014.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 21 octombrie 2010.

Pentru Comisie

Siiim KALLAS

Vicepreședinte

ANEXA I

Anexele la Decizia 2006/920/CE se modifică după cum urmează:

1. Anexa se modifică după cum urmează:

(a) Punctul 2.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.1. PERSONAL ȘI TRENURI

Punctele 4.6 și 4.7 se aplică personalului care efectuează sarcinile de siguranță vitale legate de însoțirea unui tren, atunci când aceasta implică trecerea unei (unor) frontiere între state și exploatarea trenurilor dincolo de orice loc (locuri) desemnat(e) ca «frontieră» în documentul de referință al rețelei unui administrator de infrastructură și inclus(e) în autorizația sa de siguranță.

Punctul «4.6.2. Competențe lingvistice» se aplică suplimentar mecanicilor de locomotivă, astfel cum se specifică în anexa VI punctul 8 din Directiva 2007/59/CE.

Nu se consideră că un membru al personalului trece frontiera dacă activitatea sa se desfășoară numai până la orice loc «de frontieră», conform descrierii de la primul paragraf al prezentului punct.

Pentru personalul care efectuează sarcinile de siguranță vitale legate de expedierea trenurilor și de autorizarea deplasării trenurilor, se aplică recunoașterea reciprocă între statele membre a calificărilor profesionale și a condițiilor de sănătate și de siguranță.

Pentru personalul care efectuează sarcinile de siguranță vitale legate de pregătirea finală a unui tren înainte de trecerea unei (unor) frontiere și care lucrează dincolo de orice loc (locuri) «de frontieră», conform descrierii de la primul paragraf al prezentului punct, se aplică punctul 4.6, cu recunoașterea reciprocă între statele membre a condițiilor de sănătate și siguranță. Nu se consideră că un tren efectuează un serviciu transfrontalier dacă toate vehiculele trenului respectiv nu traversează frontiera statului decât până la unul dintre locurile «de frontieră», conform descrierii de la primul paragraf al prezentului punct.

Aceste cerințe pot fi rezumate în tabelele de mai jos:

Personal implicat în exploatarea trenurilor care traversează frontiere de stat și care își continuă traseul dincolo de locul de frontieră

Funcție	Calificări profesionale	Cerințe medicale
Însoțirea unui tren	4.6	4.7
Autorizarea deplasării trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Pregătirea trenurilor	4.6	Recunoaștere reciprocă
Expedierea trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă

Personal care exploatează trenuri care nu traversează frontiere de state sau care circulă doar până la locuri de frontieră

Funcție	Calificări profesionale	Cerințe medicale
Însoțirea unui tren	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Autorizarea deplasării trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Pregătirea trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Expedierea trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă”

(b) La punctul 2.2.2, al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Normele operaționale detaliate privind Sistemul european de control al trenurilor (ETCS) și Sistemul global de comunicații mobile – căi ferate (GSM-R) sunt acum specificate în anexa A la prezenta STI.”

(c) Punctul 4.2.2.6.2 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.2.6.2. Performanțe de frânare

Administratorul de infrastructură trebuie să furnizeze întreprinderii feroviare performanța reală solicitată. Astfel de date includ, dacă este cazul, condițiile de utilizare a sistemelor de frânare care pot afecta infrastructura, cum ar fi frâna magnetică, prin recuperare și cu curenți Foucault.

Întreprinderii feroviare îi revine sarcina de a asigura că performanțele de frânare ale trenului sunt suficiente, furnizând personalului său reguli referitoare la frânare, pe care acesta trebuie să le respecte.

Regulile referitoare la performanțele de frânare trebuie gestionate în cadrul sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură și al întreprinderii feroviare.

Cerințe suplimentare sunt specificate în anexa T.”

(d) Punctul 4.3.2.6 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3.2.6. Utilizarea echipamentelor de sablare. Cerințe minime privind calificarea profesională pentru funcția de conducere a unui tren

Există o interfață între anexa B (secțiunea C1) la prezenta STI, pe de o parte, și punctul 4.2.11 (Compatibilitatea cu sistemele de cale de detecție a trenurilor) și punctul 4.1 din apendicele 1 la anexa A (astfel cum se menționează la punctul 4.3.1.10) la STI «CR CCS», pe de altă parte, în ceea ce privește utilizarea sablării.”

(e) Punctul 4.3.3.11 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3.3.11. Compunerea trenului, anexa L

Există o interfață între punctul 4.2.2.5 și anexa L la prezenta STI, pe de o parte, și punctul 4.2.3.5 (Forțe de compresie longitudinală) din STI «CR RST» («Vagoane de marfă») în ceea ce privește conducerea și manevrarea trenurilor, precum și repartizarea vehiculelor care le compun.

Va exista o interfață cu versiunile viitoare ale STI «RST» care să vizeze unitățile de tracțiune și vehiculele de călători.”

(f) La punctul 4.6.1, ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Anexele J și L prezintă cerințele minime de calificare profesională pentru funcțiile individuale.”

(g) Punctele C și D de la punctul 4.6.3.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„C. Evaluarea inițială

- condiții de bază
- programul de evaluare, inclusiv demonstrații practice
- calificarea formatorilor
- eliberarea unui atestat

D. Păstrarea competențelor

- principiile de păstrare a competențelor
- modalitățile de monitorizare a evaluării
- formalizarea procesului de păstrare a competențelor
- procesul de evaluare.”

(h) Punctul 4.6.3.2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„4.6.3.2.3.1. Cunoașterea rutelor

Întreprinderea feroviară trebuie să definească procesul prin care personalul de bord al trenului dobândește și își menține cunoștințele referitoare la rutele parcurse. Acest proces trebuie:

- să se bazeze pe informațiile privind rutele furnizate de administratorul de infrastructură; și

— să fie conform procesului descris la punctul 4.2.1 din prezenta STI.”

- (i) Punctul 4.7.5.4 se elimină.
- (j) Punctul 4.7.6 se elimină.
- (k) Punctul 7.3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„7.3.2. LISTA CAZURILOR SPECIFICE

Lăsată intenționat în alb”.

- 2. Anexele A1 și A2 se înlocuiesc cu anexa A următoare:

„ANEXA A

REGULILE DE EXPLOATARE ERTMS/ETCS ȘI ERTMS/GSM-R

Regulile de exploatare pentru ERTMS/ETCS și ERTMS/GSM-R sunt menționate în documentul tehnic «ETCS and GSM-R rules and principles – version 1» («Reguli și principii ETCS și GSM-R – versiunea 1») publicat pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

- 3. În anexa G, tabelul se modifică după cum urmează:
 - (a) pentru parametrul «Condiții de sănătate și siguranță», în coloana «Elemente care trebuie verificate pentru fiecare parametru» se elimină elementul «sarcina (femei mecanic)»;
 - (b) pentru parametrul «Condiții de sănătate și siguranță», se elimină rândul «Cerințele speciale pentru mecanici: vederea, cerințe de auz/dicție, parametri antropometrici și trimiterea la punctul 4.7.6.
- 4. Anexa H se elimină.
- 5. În anexa N, se elimină ultimul rând al tabelului (4.7.6 – Criterii specifice privind funcția de conducere a unui tren).
- 6. Anexele P, P.1, P.2, P.3, P.4, P.5, P.6, P.7, P.8, P.9, P.10, P.11, P.12 și P.13 se înlocuiesc cu următorul text:

„ANEXA P

IDENTIFICAREA VEHICULELOR

1. Observații generale

Prezenta anexă descrie numărul european de vehicul și marcajele corespunzătoare aplicate în mod vizibil pe vehicul pentru a-l identifica în mod unic și permanent în timpul exploatării. Prezenta anexă nu descrie alte numere sau marcaje gravate sau fixate eventual în mod permanent pe șasiu sau pe principalele componente ale vehiculului în momentul fabricării acestuia.

2. Numărul european de vehicul și abrevierile corespunzătoare

Fiecare vehicul de cale ferată primește un număr constituit din 12 cifre [denumit număr european de vehicul (NEV)], cu următoarea structură:

Grupul de material rulant	Capacitatea de interoperabilitate și tipul de vehicul [2 cifre]	Țara de înmatriculare a vehiculului [2 cifre]	Caracteristicile tehnice [4 cifre]	Numărul de serie [3 cifre]	Cifra de control [1 cifră]
Vagoane	de la 00 la 09 de la 10 la 19 de la 20 la 29 de la 30 la 39 de la 40 la 49 de la 80 la 89 [detalii în anexa P.6]	de la 01 la 99 [detalii în anexa P.4]	de la 0000 la 9999 [detalii în anexa P.9]	de la 000 la 999	de la 0 la 9 [detalii în anexa P.3]
Vehicule de călători remorcate	de la 50 la 59 de la 60 la 69 de la 70 la 79 [detalii în anexa P.7]		de la 0000 la 9999 [detalii în anexa P.10]	de la 000 la 999	

Grupul de material rulant	Capacitatea de interoperabilitate și tipul de vehicul [2 cifre]	Țara de înmatriculare a vehiculului [2 cifre]	Caracteristicile tehnice [4 cifre]	Numărul de serie [3 cifre]	Cifra de control [1 cifră]
Unități și material rulant de tracțiune într-o garnitură de tren cu compunere fixă sau predefinită	de la 90 la 99 [detalii în anexa P.8]		de la 0000000 la 8999999 [semnificația acestor cifre se definește de statele membre, eventual prin acorduri bilaterale sau multilaterale]		
Vehicule speciale			de la 9000 la 9999 [detalii în anexa P.11]	de la 000 la 999	

Într-o țară dată, cele șapte cifre ale caracteristicilor tehnice și numărul de serie sunt suficiente pentru a identifica în mod unic un vehicul în grupurile de vehicule speciale și de vehicule de călători remorcate⁽¹⁾.

Numărul este completat de marcaje alfabetice:

- (a) marcaje corespunzătoare capacității de interoperabilitate (detalii în anexa P.5);
- (b) abrevierea țării de înmatriculare a vehiculului (detalii în anexa P.4);
- (c) marcajul deținătorului vehiculului (detalii în anexa P.1);
- (d) abrevierea caracteristicilor tehnice (detalii în anexa P.12 pentru vagoane și în anexa P.13 pentru vehiculele de călători remorcate).

3. Atribuirea numerelor

Numărul european de vehicul trebuie atribuit în conformitate cu regulile stabilite în Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE.

Numărul european de vehicul se schimbă atunci când nu reflectă capacitatea de interoperabilitate sau caracteristicile tehnice în conformitate cu prezenta anexă din cauza modificărilor tehnice aduse vehiculului. Astfel de modificări tehnice pot necesita o nouă autorizație de dare în exploatare în conformitate cu articolele 20-25 din Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea.

ANEXA P.1

MARCAJUL DEȚINĂTORULUI VEHICULULUI

1. Definirea marcajului deținătorului vehiculului (MDV)

Marcajul deținătorului vehiculului (MDV) este un cod alfabetic compus din două până la cinci litere⁽²⁾. Acesta se înscrie pe fiecare vehicul feroviar, lângă numărul european de vehicul. MDV identifică deținătorul vehiculului, astfel cum a fost înregistrat în registrul național al vehiculelor.

Un MDV este unic și valabil în toate țările care fac obiectul prezentei STI, precum și în toate țările care încheie un acord ce implică aplicarea sistemului de numerotare a vehiculelor și de marcare a deținătorului vehiculului descris în prezenta STI.

2. Formatul marcajului deținătorului vehiculului

MDV este o reprezentare a numelui complet sau abreviat al deținătorului vehiculului, care să permită pe cât posibil recunoașterea. Se pot utiliza toate cele 26 de litere ale alfabetului latin. Literele din MDV se scriu cu majuscule. Literele care nu ocupă primele poziții din cuvintele ce compun numele deținătorului se pot scrie cu minuscule. La verificarea unicității marcajului, literele scrise cu minuscule vor fi considerate majuscule.

Literele pot să includă semne diacritice⁽³⁾. Acestea sunt ignorate la verificarea unicității marcajului.

⁽¹⁾ Pentru vehiculele speciale, numărul trebuie să fie unic într-o țară dată și trebuie să conțină prima cifră și ultimele cinci cifre pentru caracteristicile tehnice și numărul de serie.

⁽²⁾ SNCB/NMBS poate utiliza în continuare litera B într-un cerc.

⁽³⁾ Semnele diacritice sunt «semnele de accentuare», de tipul Å, Ç, Ö, Ç, Ž, Å etc. Literele speciale ca Ø și Æ se vor reprezenta printr-o singură literă; la controalele unicității marcajului, Ø se consideră O și Æ, A.

Pentru vehiculele deținute de deținători rezidenți într-o țară care nu utilizează alfabetul latin, se poate atașa o traducere a MDV în propriul alfabet, după MDV și separată de acesta din urmă printr-o linie de fracție («/»). Respectivul MDV tradus nu se ia în considerare la prelucrarea datelor.

3. Dispoziții privind atribuirea marcajelor de deținător de vehicul

Unui deținător de vehicul i se pot atribui mai multe MDV, în cazul în care:

- deținătorul vehiculului are un nume oficial în mai multe limbi;
- deținătorul vehiculului are motive întemeiate pentru a face distincția între diferite parcuri de vehicule din cadrul organizației sale.

Se poate atribui un singur MDV unui grup de societăți:

- care aparțin unei singure structuri corporative (de exemplu, o structură de holding);
- care aparțin unei singure structuri corporative ce a desemnat și acordat mandat unui organism din structura sa pentru a se ocupa de toate aspectele în numele tuturor celorlalte;
- care au acordat unei persoane juridice unice separate mandat pentru a se ocupa de toate aspectele în numele lor, caz în care persoana juridică este deținătorul.

4. Registrul marcajelor de deținător de vehicule și procedura de atribuire

Registrul MDV este public și actualizat în timp real.

O cerere de MDV se depune la autoritatea națională competentă a solicitantului și se transmite ERA. Un MDV se poate utiliza doar după publicarea sa de către ERA.

Deținătorul unui MDV trebuie să informeze autoritatea națională competentă atunci când nu mai utilizează marcajul, iar autoritatea națională competentă transmite informația către ERA. Respectivul MDV este apoi anulat, după ce deținătorul dovedește că marcajul a fost modificat pe toate vehiculele în cauză. Marcajul respectiv nu mai este reatribuit timp de zece ani, cu excepția cazului în care este reatribuit deținătorului inițial sau, la cererea acestuia, altui deținător.

Un MDV poate fi cedat altui deținător atunci când acesta este succesorul legal al deținătorului inițial. Un MDV rămâne valabil atunci când deținătorul își schimbă numele, iar noul nume nu are nicio asemănare cu MDV.

ANEXA P.2

ÎNSCRIEREA NUMĂRULUI ȘI A MARCAJULUI ALFABETIC CORESPUNZĂTOR PE CAROSERIE

1. Dispoziții generale pentru marcajele exterioare

Majusculele și cifrele care alcătuiesc inscripțiile marcajului trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 80 mm și să fie scrise cu fonturi «sans serif» pentru corespondență. O înălțime mai mică se poate utiliza doar în cazul în care nu există altă posibilitate decât aceea de a plasa marcajul pe lonjeroane.

Marcajul nu trebuie să fie situat la o înălțime mai mare de 2 metri deasupra nivelului șinei.

2. Vagoane

Marcajul se înscrie pe caroseria vagonului în modul următor:

23	TEN	31	TEN	33	TEN
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	

Pentru vagoanele ale căror caroserii nu prezintă o suprafață suficient de mare pentru acest tip de dispunere, în special în cazul vagoanelor platformă, marcajul se dispune în modul următor:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks

Atunci când se înscriu pe vagon una sau mai multe litere caracteristice cu importanță la nivel național, marcajul național trebuie să fie plasat după marcajul internațional în litere și despărțit de acesta printr-o crătimă, după cum urmează:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks-xy

3. Vagoane și vehicule remorcate pentru transportul de călători

Numărul se aplică pe fiecare perete lateral al vehiculului, în modul următor:

E-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B¹⁰ tu

Marcajul țării de înmatriculare a vehiculului și caracteristicile tehnice sunt imprimate direct înainte de, după sau sub numărul european de vehicul.

În cazul vagoanelor cu cabină de conducere, numărul european de vehicul se înscrie, de asemenea, în interiorul cabinei.

4. Locomotive, automotoare și vehicule speciale

Numărul european de vehicul trebuie să fie înscris pe fiecare perete lateral al materialului rulant de tracțiune în modul următor:

92 10 1108 062-6

Numărul european de vehicul se înscrie, de asemenea, în interiorul fiecărei cabine a materialului rulant de tracțiune.

Deținătorul poate să adauge, cu litere de dimensiuni mai mari decât cele ale numărului european de vehicul, o numerotare proprie (care constă, în general, în cifre ale numărului de serie, completate de un cod alfabetic) utilă în exploatare. Locul de înscriere a numărului propriu este ales de deținător. Cu toate acestea, trebuie să fie mereu posibilă distingerea cu ușurință a numărului european de vehicul de numărul propriu al deținătorului.

ANEXA P.3

REGULI PENTRU STABILIREA CIFREI DE CONTROL (CIFRA 12)

Cifra de autocontrol se stabilește în modul următor:

- cifrele în poziție pară (numărând de la dreapta) din numărul de bază se iau la propria valoare zecimală;
- cifrele în poziție impară (numărând de la dreapta) din numărul de bază se înmulțesc cu 2;
- se calculează apoi suma constituită din cifrele în poziție pară și din toate cifrele care constituie produsele parțiale obținute din pozițiile impare;
- se reține cifra unităților din această sumă;
- completarea necesară pentru a aduce cifra unităților la 10 reprezintă cifra de control; în cazul în care această cifră a unităților este egală cu zero, atunci și cifra de control este zero.

Exemple

1 — Fie numărul de bază	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Factorul de multiplicare	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Suma: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Cifra unităților în această sumă este 2.

Cifra de control va fi prin urmare 8, iar numărul de bază devine astfel numărul de înmatriculare 33 84 4796 100-8.

2 — Fie numărul de bază	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Factorul de multiplicare	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Suma: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Cifra unităților în această sumă este 0.

Cifra de control va fi prin urmare 0, iar numărul de bază devine astfel numărul de înmatriculare 31 51 3320 198-0.

ANEXA P.4

CODIFICAREA ȚĂRILOR DE ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR (CIFRELE 3-4 ȘI ABREVIEREA)

Informațiile referitoare la țări terțe sunt date doar cu titlu informativ.

Țări	Codul alfabetic al țării (!)	Codul numeric al țării	Țări	Codul alfabetic al țării (!)	Codul numeric al țării
Albania	AL	41	Egipt	ET	90
Algeria	DZ	92	Estonia	EST	26
Armenia	AM	58	Finlanda	FIN	10
Austria	A	81	Franța	F	87
Azerbaidjan	AZ	57	Georgia	GE	28
Belarus	BY	21	Germania	D	80
Belgia	B	88	Grecia	GR	73
Bosnia și Herțegovina	BIH	49	Ungaria	H	55
Bulgaria	BG	52	Iran	IR	96
China	RC	33	Irak	IRQ (!)	99
Croația	HR	78	Irlanda	IRL	60
Cuba	CU (!)	40	Israel	IL	95
Cipru	CY		Italia	I	83
Republica Cehă	CZ	54	Japonia	J	42
Danemarca	DK	86	Kazahstan	KZ	27

Țări	Codul alfabetic al țării ⁽¹⁾	Codul numeric al țării	Țări	Codul alfabetic al țării ⁽¹⁾	Codul numeric al țării
Kârgâzstan	KS	59	România	RO	53
Letonia	LV	25	Rusia	RUS	20
Liban	RL	98	Serbia	SRB	72
Liechtenstein	FL		Slovacia	SK	56
Lituania	LT	24	Slovenia	SLO	79
Luxemburg	L	82	Coreea de Sud	ROK	61
Macedonia	MK	65	Spania	E	71
Malta	M		Suedia	SE	74
Moldova	MD ⁽¹⁾	23	Elveția	CH	85
Monaco	MC		Siria	SYR	97
Mongolia	MGL	31	Tadjikistan	TJ	66
Munte negru	ME	62	Tunisia	TN	91
Maroc	MA	93	Turcia	TR	75
Țările de Jos	NL	84	Turkmenistan	TM	67
Coreea de Nord	PRK ⁽¹⁾	30	Ucraina	UA	22
Norvegia	N	76	Regatul Unit	GB	70
Polonia	PL	51	Uzbekistan	UZ	29
Portugalia	P	94	Vietnam	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ În conformitate cu sistemul de codificare alfabetică descris în apendicele 4 la Convenția din 1949 și la articolul 45 alineatul (4) din Convenția din 1968 privind circulația rutieră.

ANEXA P.5

MARCAJUL ALFABETIC AL CAPACITĂȚII DE INTEROPERABILITATE

«TEN»: vehicul care îndeplinește următoarele condiții:

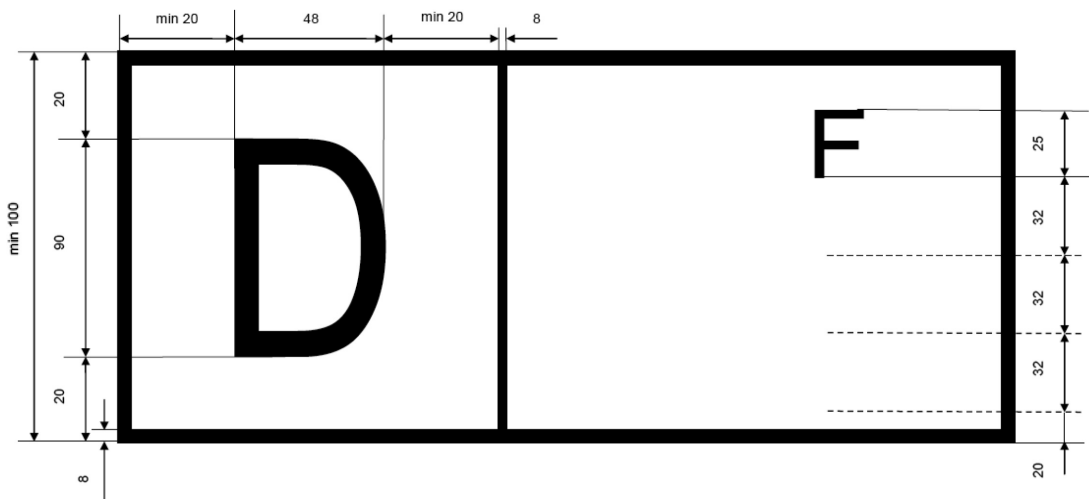
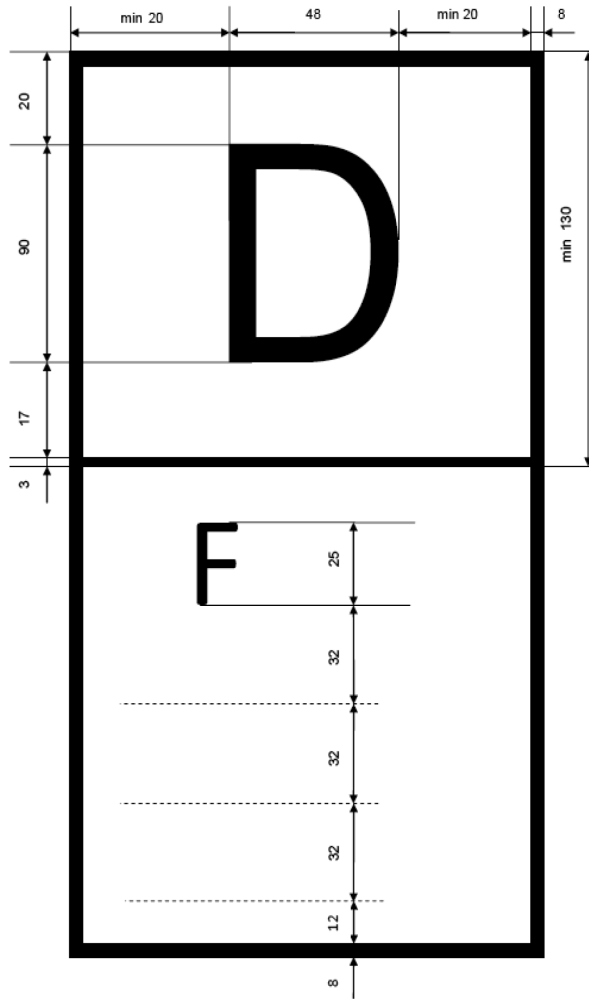
- este conform cu toate STI-urile pertinente aflate în vigoare în momentul dării în exploatare și a fost autorizat pentru a fi dat în exploatare în conformitate cu articolul 22 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE;
- a primit o autorizație valabilă în toate statele membre în conformitate cu articolul 23 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE sau, alternativ, a primit autorizații individuale de la toate statele membre.

«PPV/PPW»: vehicul care este conform cu acordul PPV/PPW sau PGW (în interiorul statelor membre ale OSJD)

[original: PPV/PPW:ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)]

Note:

- (a) Vehiculele marcate cu «TEN» corespund codificării de la 0 la 3 a primei cifre din numărul de vehicul specificat în anexa P.6.
- (b) Vehiculele care nu sunt autorizate pentru exploatare în toate statele membre necesită un marcaj care indică statele membre în care au fost autorizate. Lista statelor membre care au acordat autorizația trebuie marcată în conformitate cu unul dintre următoarele desene, unde D reprezintă statul membru care a acordat prima autorizație (în exemplul dat, Germania), iar F reprezintă cel de-al doilea stat care a acordat autorizația (în exemplul dat, Franța). Statele membre sunt codificate în conformitate cu anexa P.4. Această cerință se poate referi la vehicule care sunt conforme cu STI sau nu. Vehiculele în cauză corespund codificării 4 sau 8 a primei cifre din numărul de vehicul specificat în anexa P.6.



CODURILE DE INTEROPERABILITATE UTILIZATE PENTRU VAGOANE (CIFRELE 1-2)

	a doua cifră		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	a doua cifră	
	prima cifră	Ecartament											prima cifră	Ecartament
TEN ^(a) și/sau COTIF ^(b) și/sau PPV/PPW	0	cu osii	A nu se utiliza	fix	variabil	fix	variabil	fix	variabil	fix	variabil	fix sau variabil	cu osii	0
	1	cu boghiuri											Vagoane TEN ^(a) și/ sau COTIF	a nu se utiliza ^(d)
TEN ^(a) și/sau COTIF ^(b) și/sau PPV/PPW	2	cu osii	A nu se utiliza	fix	variabil	fix	variabil	fix	variabil	fix	variabil	fix sau variabil	cu osii	2
	3	cu boghiuri											Vagoane TEN ^(a) și/sau COTIF	Vagoane PPV/ PPW (ecartament fix)
Alte vagoane	4	cu osii ^(c)	vagoane pentru întreținere	fix	variabil	fix	variabil	fix	variabil	fix	variabil	fix sau variabil	cu osii	4
	8	cu boghiuri ^(c)											Alte vagoane	Vagoane cu numerotare specială pentru caracteristicile tehnice, care nu au fost date în exploatare pe teritoriul UE
		Trafic	Trafic intern sau internațional prin acord special											
	prima cifră	a doua cifră	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	a doua cifră	prima cifră

^(a) Vagoane autorizate să poarte marcajul TEN, a se vedea anexa P.5.

^(b) Inclusiv vagoanele care, în conformitate cu reglementările existente, poartă cifrele definite în prezentul tabel. COTIF: vehicul care respectă regulamentul COTIF în vigoare în momentul dării în exploatare.

^(c) Ecartament fix sau variabil.

^(d) Cu excepția vagoanelor din categoria I (vagoane cu temperatură controlată), a nu se utiliza pentru noile vehicule date în exploatare.

CODURILE DE CAPACITATE PENTRU TRAFIC INTERNAȚIONAL UTILIZATE LA VEHICULELE REMORCATE PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI (CIFRELE 1-2)

a doua cifră prima cifră	Trafic intern	TEN ^(*) și/sau COTIF ^(*) și/sau PPV/PPW				Trafic intern sau trafic internațional prin acord special	TEN ^(*) și/sau COTIF ^(*)	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vehicule pentru trafic intern	Vehicule cu ecartament fix, fără climatizare (inclusiv vagoane pentru transportul automobilelor)	Vehicule cu ecartament variabil (1435/ 1520), fără climatizare	A nu se utiliza	Vehicule cu ecar- tament variabil (1435/1668), fără climatizare	Vehicule istorice	A nu se utiliza ^(*)	Vehicule cu ecartament fix	Vehicule cu ecartament variabil (1435/ 1520), cu schimbarea boghiurilor	Vehicule cu ecar- tament variabil (1435/1520), cu osii cu ecartament variabil
6	Vehicule de serviciu	Vehicule cu ecartament fix, cu climatizare	Vehicule cu ecartament variabil (1435/ 1520), cu climatizare	Vehicule de serviciu	Vehicule cu ecar- tament variabil (1435/1668), cu climatizare	Vagoane pentru transportul automobilelor	A nu se utiliza ^(*)			
7	Vehicule cu clima- tizare și presurizate	A nu se utiliza	A nu se utiliza	Vehicule cu ecartament fix, presurizate și cu climatizare	A nu se utiliza	Alte vehicule	A nu se utiliza	A nu se utiliza	A nu se utiliza	A nu se utiliza

^(*) Conforme cu STI-urile aplicabile, a se vedea anexa P.5.

^(*) Inclusiv vehiculele care, în conformitate cu reglementările existente, poartă cifrele definite în prezentul tabel. COTIF: vehicul care respectă regulamentul COTIF în vigoare în momentul dării în exploatare.

^(*) Cu excepția vagoanelor de călători cu ecartament fix (56) și cu ecartament variabil (66) aflate deja în exploatare, a nu se utiliza pentru vehiculele noi.

ANEXA P.8

**TIPURI DE UNITĂȚI ȘI MATERIAL RULANT DE TRACȚIUNE ÎNTR-O GARNITURĂ DE TREN CU
COMPUNERE FIXĂ SAU PREDEFINITĂ (CIFRELE 1-2)**

Prima cifră este «9».

În cazul în care cea de-a doua cifră descrie tipul de material rulant de tracțiune, este obligatorie codificarea următoare:

Codul	Tipul general al vehiculului
0	Diverse
1	Locomotivă electrică
2	Locomotivă Diesel
3	Ramă automotoare electrică (de mare viteză) [automotor sau remorcă]
4	Ramă automotoare electrică (cu excepția celor de mare viteză) [automotor sau remorcă]
5	Ramă automotoare Diesel [automotor sau remorcă]
6	Remorcă specializată
7	Locomotivă electrică de manevră
8	Locomotivă Diesel de manevră
9	Vehicul special

ANEXA P.9

MARCAJUL NUMERIC STANDARD AL VAGOANELOR (CIFRELE 5-8)

Prezenta anexă indică marcajul numeric asociat caracteristicilor tehnice principale ale vagonului și se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

ANEXA P.10

**CODURILE AFERENTE CARACTERISTICILOR TEHNICE ALE MATERIALULUI RULANT REMORCAT
PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI (CIFRELE 5-6)**

Anexa P.10 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

ANEXA P.11

CODURILE AFERENTE CARACTERISTICILOR TEHNICE ALE VEHICULELOR SPECIALE (CIFRELE 6-8)

Anexa P.11 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

ANEXA P.12

LITERELE DE MARCARE A VAGOANELOR, CU EXCEPȚIA VAGOANELOR ARTICULATE ȘI MULTIPLE

Anexa P.12 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

ANEXA P.13

LITERE DE MARCARE PENTRU MATERIALUL RULANT REMORCAT DESTINAT TRANSPORTULUI DE CĂLĂTORI

Anexa P.13 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.”

7. Anexa P.14 se abrogă.

8. Anexa T se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA T

PERFORMANȚE DE FRÂNARE**Rolul administratorului de infrastructură**

Administratorul de infrastructură informează întreprinderile feroviare cu privire la performanțele de frânare necesare pentru fiecare rută în parte și trebuie să furnizeze informații referitoare la caracteristicile rutelor. Administratorul de infrastructură trebuie să se asigure că performanțele de frânare necesare țin seama de impactul caracteristicilor rutelor și de marje pentru echipamentele de cale.

Performanțele de frânare necesare se exprimă, în principiu, în procente ale greutateii de frânare, cu excepția cazului în care administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară au convenit să utilizeze o altă unitate pentru a exprima performanța de frânare (de exemplu tone frânate, forțe de frânare, valori ale decelerației, profiluri ale decelerației).

La solicitarea întreprinderii feroviare, pentru garniturile de tren și trenurile cu compunere fixă, administratorul de infrastructură furnizează cerințele privind performanțele de frânare în valori ale decelerației.

Rolul întreprinderii feroviare

Întreprinderea feroviară se asigură că fiecare tren satisface sau depășește performanțele de frânare impuse de administratorul de infrastructură. Prin urmare, întreprinderea feroviară calculează performanțele de frânare ale unui tren luând în calcul compunerea trenului.

Întreprinderea feroviară trebuie să ia în calcul performanțele de frânare ale vehiculului sau ale garniturii de tren stabilite la momentul dării în exploatare a acestora. Trebuie luate în considerare marje legate de materialul rulant, cum ar fi fiabilitatea și disponibilitatea frânelor. De asemenea, întreprinderea feroviară trebuie să țină seama de informațiile referitoare la caracteristicile rutelor care afectează comportamentul trenului în momentul reglării performanțelor de frânare pentru oprirea și asigurarea unui tren.

Performanțele de frânare rezultate în urma verificării trenului efectiv (precum compunerea trenului, disponibilitatea frânelor, setările frânelor) vor fi utilizate ca valoare de intrare pentru orice regulă de exploatare care urmează să fie aplicată ulterior trenului.

Performanțe de frânare neîndeplinite

Administratorul de infrastructură trebuie să stabilească regulile care trebuie utilizate în cazul în care un tren nu îndeplinește performanțele de frânare necesare și să pună aceste reguli la dispoziția întreprinderilor feroviare.

În cazul în care un tren nu îndeplinește performanțele de frânare necesare pentru rutele pe care urmează să le parcurgă, întreprinderea feroviară trebuie să respecte constrângerile rezultate, precum restricțiile de viteză.”

9. Anexa U se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA U

LISTA PUNCTELOR DESCHISE

Punctul 4.2.2 – Documentul privind compunerea trenului

Anexa B (a se vedea punctul 4.4 din prezenta STI) – Alte reguli care permit o operare omogenă a noilor subsisteme structurale

Anexa R (a se vedea punctul 4.2.3.2 din prezenta STI) – Identificarea trenurilor

Anexa S (a se vedea punctul 4.2.2.1.3 din prezenta STI) – Vizibilitatea trenului – Semnalizare la partea din spate a trenului”.

ANEXA II

Anexele la Decizia 2008/231/CE se modifică după cum urmează:

1. Anexa se modifică după cum urmează:

(a) Secțiunea 2.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.1. Personal și trenuri

Secțiunile 4.6 și 4.7 se aplică personalului care efectuează sarcinile de siguranță vitale legate de însoțirea unui tren, atunci când aceasta implică trecerea unei (unor) frontiere între state și exploatarea trenurilor dincolo de orice loc (locuri) desemnat(e) ca «frontieră» în documentul de referință al rețelei unui administrator de infrastructură și inclus(e) în autorizația sa de siguranță.

Secțiunea «4.6.2. Competențe lingvistice» se aplică suplimentar mecanicilor de locomotivă, astfel cum se specifică în anexa VI punctul 8 la Directiva 2007/59/CE.

Nu se consideră că un membru al personalului trece frontiera dacă activitatea sa se desfășoară numai până la orice loc «de frontieră», conform descrierii de la primul paragraf al prezentei secțiuni.

Pentru personalul care efectuează sarcinile de siguranță vitale legate de expedierea trenurilor și de autorizarea deplasării trenurilor, se aplică recunoașterea reciprocă între statele membre a calificărilor profesionale și a condițiilor de sănătate și de siguranță.

Pentru personalul care efectuează sarcinile de siguranță vitale legate de pregătirea finală a unui tren înainte de trecerea unei (unor) frontiere și care lucrează dincolo de orice loc (locuri) «de frontieră», conform descrierii de la primul paragraf al prezentei secțiuni, se aplică punctul 4.6, cu recunoașterea reciprocă între statele membre a condițiilor de sănătate și siguranță. Nu se consideră că un tren efectuează un serviciu transfrontalier dacă toate vehiculele trenului respectiv nu traversează frontiera statului decât până la unul dintre locurile «de frontieră», conform descrierii de la primul paragraf al prezentei secțiuni.

Aceste cerințe pot fi rezumate în tabelele de mai jos:

Personal implicat în exploatarea trenurilor care traversează frontiere de stat și care își continuă traseul dincolo de locul de frontieră

Funcție	Calificări profesionale	Cerințe medicale
Însoțirea unui tren	4.6	4.7
Autorizarea deplasării trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Pregătirea trenurilor	4.6	Recunoaștere reciprocă
Expedierea trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă

Personal care exploatează trenuri care nu traversează frontiere de stat sau care circulă doar până la locuri de frontieră

Funcție	Calificări profesionale	Cerințe medicale
Însoțirea unui tren	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Autorizarea deplasării trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Pregătirea trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă
Expedierea trenurilor	Recunoaștere reciprocă	Recunoaștere reciprocă

(b) În secțiunea 4.2.2.1.2, ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Specificații detaliate se găsesc în subsecțiunea 4.3.3.3.1.”

(c) Secțiunea 4.3.2.6 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3.2.6. Utilizarea echipamentelor de sablare. Cerințe minime privind calificarea profesională pentru funcția de conducere a unui tren

Există o interfață între anexa B (secțiunea C1) la prezenta STI, pe de o parte, și subsecțiunea 4.2.11 (Compatibilitatea cu sistemele de cale de detecție a trenurilor) și secțiunea 4.1 din apendicele 1 la anexa A (astfel cum se menționează în subsecțiunea 4.3.1.10) la STI «HS CCS», pe de altă parte, în ceea ce privește utilizarea sablării.”

(d) Secțiunea 4.3.3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3.3.2. Cerințe privind vehiculele de călători

Există interfețe între subsecțiunea 4.2.2.4 din prezenta STI «OPE» și subsecțiunile 4.2.2.4 (uși), 4.2.5.3 (alarme), 4.3.5.17 (alarmă pasageri) și 4.2.7.1 (ieșiri de urgență) din STI «HS RST».”

(e) Secțiunea 4.3.3.9 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3.3.9. Echipamente de sablare

Există o interfață între anexa B (secțiunea C1) la prezenta STI, pe de o parte, și subsecțiunea 4.2.3.10 din STI „HS RST”, pe de altă parte, în ceea ce privește utilizarea sablării.”

(f) Secțiunea 4.3.3.10 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3.3.10. Componerea trenului, anexa J

Există o interfață între subsecțiunea 4.2.2.5 și anexa J la prezenta STI, pe de o parte, și subsecțiunile 4.2.1.2 (Proiectarea trenurilor) și 4.2.7.10 (Concepte de monitorizare și diagnosticare) din STI «HS RST», pe de altă parte, referitor la cunoștințele personalului asupra funcționalității materialului rulant.”

(g) Secțiunea 4.3.3.12 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3.3.12. Înregistrarea datelor

Există o interfață între subsecțiunea 4.2.3.5.2 (Înregistrarea datelor de supraveghere la bordul trenului) din prezenta STI și punctul 4.2.7.10 din STI «HS RST» (Concepte de monitorizare și diagnosticare).”

(h) În secțiunea 4.6.1, ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Anexele J și L prezintă cerințele minime de calificare profesională pentru funcțiile individuale.”

(i) Punctele C și D din secțiunea 4.6.3.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„C. Evaluarea inițială

- condiții de bază
- programul de evaluare, inclusiv demonstrații practice
- calificarea formatorilor
- eliberarea unui atestat

D. Păstrarea competențelor

- principiile de păstrare a competențelor
- modalitățile de monitorizare a evaluării
- formalizarea procesului de păstrare a competențelor
- procesul de evaluare.”

(j) Secțiunea 4.6.3.2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„4.6.3.2.3.1. Cunoașterea traseului

Întreprinderea feroviară trebuie să definească procesul prin care personalul de bord al trenului dobândește și păstrează cunoștințele referitoare la rutele parcurse. Acest proces trebuie:

- să se bazeze pe informațiile privind rutele furnizate de administratorul de infrastructură; și

— să fie conform procesului descris la punctul 4.2.1 din prezenta STI.”

(k) Secțiunea 4.7.5.4 se elimină.

(l) Secțiunea 4.7.6 se elimină.

(m) Secțiunea 7.3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„7.3.2. Lista cazurilor specifice

Lăsată intenționat în alb”.

2. În anexa G, tabelul se modifică după cum urmează:

(a) pentru parametrul „Condiții de sănătate și siguranță”, în coloana „Elemente de verificat pentru fiecare parametru”, se elimină elementul „sarcină (mecanici)”;

(b) pentru parametrul „Condiții de sănătate și siguranță”, se elimină rândul „Cerințe speciale pentru mecanici: vedere, cerințe legate de auz/vorbire, antropometrie” și trimiterea la secțiunea 4.7.6.

3. Anexa H se elimină.

4. În anexa N, se elimină ultimul rând al tabelului (4.7.6 – Cerințe specifice privind îndatorirea conducerii unui tren).

5. Anexele P, P.1, P.2, P.3, P.4, P.5, P.6, P.7, P.8, P.9, P.10, P.11, P.12 și P.13 se înlocuiesc cu următorul text:

„ANEXA P

IDENTIFICAREA VEHICULELOR

1. Observații generale

Prezenta anexă descrie numărul european de vehicul și marcasele corespunzătoare aplicate în mod vizibil pe vehicul pentru a-l identifica în mod unic și permanent în timpul exploatarei. Prezenta anexă nu descrie alte numere sau marcase gravate sau fixate eventual în mod permanent pe șasiu sau pe principalele componente ale vehiculului în momentul fabricării acestuia.

2. Numărul european de vehicul și abrevierile corespunzătoare

Fiecare vehicul de cale ferată primește un număr constituit din 12 cifre [denumit număr european de vehicul (NEV)], cu următoarea structură:

Grupul de material rulant	Capacitatea de interoperabilitate și tipul de vehicul [2 cifre]	Țara de înmatriculare a vehiculului [2 cifre]	Caracteristicile tehnice [4 cifre]	Numărul de serie [3 cifre]	Cifra de control [1 cifră]
Vagoane	de la 00 la 09 de la 10 la 19 de la 20 la 29 de la 30 la 39 de la 40 la 49 de la 80 la 89 [detalii în anexa P.6]	de la 01 la 99 [detalii în anexa P.4]	de la 0000 la 9999 [detalii în anexa P.9]	de la 000 la 999	de la 0 la 9 [detalii în anexa P.3]
Vehicule de călători remorcate	de la 50 la 59 de la 60 la 69 de la 70 la 79 [detalii în anexa P.7]		de la 0000 la 9999 [detalii în anexa P.10]	de la 000 la 999	
Unități și material rulant de tracțiune într-o garnitură de tren cu compunere fixă sau predefinită	de la 90 la 99 [detalii în anexa P.8]		de la 0000000 la 8999999 [semnificația acestor cifre se definește de statele membre, eventual prin acorduri bilaterale sau multilaterale]		
Vehicule speciale			de la 9000 la 9999 [detalii în anexa P.11]	de la 000 la 999	

Într-o țară dată, cele șapte cifre ale caracteristicilor tehnice și numărul de serie sunt suficiente pentru a identifica în mod unic un vehicul în grupurile de vehicule speciale și de vehicule de călători remorcate ⁽¹⁾.

Numărul este completat de marcaje alfabetice:

- (a) marcaje corespunzătoare capacității de interoperabilitate (detalii în anexa P.5);
- (b) abrevierea țării de înmatriculare a vehiculului (detalii în anexa P.4);
- (c) marcajul deținătorului vehiculului (detalii în anexa P.1);
- (d) abrevierea caracteristicilor tehnice (detalii în anexa P.12 pentru vagoane și în anexa P.13 pentru vehiculele de călători remorcate).

3. Atribuirea numerelor

Numărul european de vehicul trebuie atribuit în conformitate cu regulile stabilite în Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE.

Numărul european de vehicul se schimbă atunci când nu reflectă capacitatea de interoperabilitate sau caracteristicile tehnice în conformitate cu prezenta anexă din cauza modificărilor tehnice aduse vehiculului. Astfel de modificări tehnice pot necesita o nouă autorizație de dare în exploatare în conformitate cu articolele 20-25 din Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea.

ANEXA P.1

MARCAJUL DEȚINĂTORULUI VEHICULULUI

1. Definirea marcajului deținătorului vehiculului (MDV)

Marcajul deținătorului vehiculului (MDV) este un cod alfabetic compus din două până la cinci litere ⁽²⁾. Acesta se înscrie pe fiecare vehicul feroviar, lângă numărul european de vehicul. MDV identifică deținătorul vehiculului, astfel cum a fost înregistrat în registrul național al vehiculelor.

Un MDV este unic și valabil în toate țările care fac obiectul prezentei STI, precum și în toate țările care încheie un acord ce implică aplicarea sistemului de numerotare a vehiculelor și de marcare a deținătorului vehiculului descris în prezenta STI.

2. Formatul marcajului deținătorului vehiculului

MDV este o reprezentare a numelui complet sau abreviat al deținătorului vehiculului, care să permită pe cât posibil recunoașterea. Se pot utiliza toate cele 26 de litere ale alfabetului latin. Literele din MDV se scriu cu majuscule. Literele care nu ocupă primele poziții din cuvintele ce compun în numele deținătorului se pot scrie cu minuscule. La verificarea unicității marcajului, literele scrise cu minuscule vor fi considerate majuscule.

Literele pot să includă semne diacritice ⁽³⁾. Acestea sunt ignorate la verificarea unicității marcajului.

Pentru vehiculele deținute de deținători rezidenți într-o țară care nu utilizează alfabetul latin, se poate atașa o traducere a MDV în propriul alfabet, după MDV și separată de acesta din urmă printr-o linie de fracție («/»). Respectivul MDV tradus nu se ia în considerare la prelucrarea datelor.

3. Dispoziții privind atribuirea marcajelor de deținător de vehicul

Unui deținător de vehicul i se pot atribui mai multe MDV, în cazul în care:

- deținătorul vehiculului are un nume oficial în mai multe limbi;
- deținătorul vehiculului are motive întemeiate pentru a face distincția între diferite parcursuri de vehicule din cadrul organizației sale.

Se poate atribui un singur MDV unui grup de societăți:

- care aparțin unei singure structuri corporative (de exemplu, o structură de holding);

⁽¹⁾ Pentru vehiculele speciale, numărul trebuie să fie unic într-o țară dată și trebuie să conțină prima cifră și ultimele cinci cifre pentru caracteristicile tehnice și numărul de serie.

⁽²⁾ SNCB/NMBS poate utiliza în continuare litera B într-un cerc.

⁽³⁾ Semnele diacritice sunt «semnele de accentuare», de tipul Å, Ç, Ö, Ç, Ž, Å etc. Literele speciale ca Ø și Æ se vor reprezenta printr-o singură literă; la controalele unicității marcajului, Ø se consideră O și Æ, A.

- care aparțin unei singure structuri corporative ce a desemnat și acordat mandat unui organism din structura sa pentru a se ocupa de toate aspectele în numele tuturor celorlalte;
- care au acordat unei persoane juridice unice separate mandat pentru a se ocupa de toate aspectele în numele lor, caz în care persoana juridică este deținătorul.

4. Registrul marcajelor de deținător de vehicule și procedura de atribuire

Registrul MDV este public și actualizat în timp real.

O cerere de MDV se depune la autoritatea națională competentă a solicitantului și se transmite ERA. Un MDV se poate utiliza doar după publicarea sa de către ERA.

Deținătorul unui MDV trebuie să informeze autoritatea națională competentă atunci când nu mai utilizează marcajul, iar autoritatea națională competentă transmite informația către ERA. Respectivul MDV este apoi anulat, după ce deținătorul dovedește că marcajul a fost modificat pe toate vehiculele în cauză. Marcajul respectiv nu mai este reatribuit timp de zece ani, cu excepția cazului în care este reatribuit deținătorului inițial sau, la cererea acestuia, altui deținător.

Un MDV poate fi cedat altui deținător atunci când acesta este succesorul legal al deținătorului inițial. Un MDV rămâne valabil atunci când deținătorul își schimbă numele, iar noul nume nu are nicio asemănare cu MDV.

ANEXA P.2

ÎNSCRIEREA NUMĂRULUI ȘI A MARCAJULUI ALFABETIC CORESPUNZĂTOR PE CAROSERIE

1. Dispoziții generale pentru marcajele exterioare

Majusculele și cifrele care alcătuiesc inscripțiile marcajului trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 80 mm și să fie scrise cu fonturi «sans serif» pentru corespondență. O înălțime mai mică se poate utiliza doar în cazul în care nu există altă posibilitate decât aceea de a plasa marcajul pe lonjeroane.

Marcajul nu trebuie să fie situat la o înălțime mai mare de 2 metri deasupra nivelului șinei.

2. Vagoane

Marcajul se înscrie pe caroseria vagonului în modul următor:

23	TEN	31	TEN	33	TEN
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	

Pentru vagoanele ale căror caroserii nu prezintă o suprafață suficient de mare pentru acest tip de dispunere, în special în cazul vagoanelor platformă, marcajul se dispune în modul următor:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Atunci când se înscriu pe vagon una sau mai multe litere caracteristice cu importanță la nivel național, marcajul național trebuie să fie plasat după marcajul internațional în litere și despărțit de acesta printr-o cratimă, după cum urmează:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

3. Vagoane și vehicule remorcate pentru transportul de călători

Numărul se aplică pe fiecare perete lateral al vehiculului, în modul următor:

E-SNCF 61 87 20-72 021-7

B¹⁰ tu

Marcajul țării de înmatriculare a vehiculului și caracteristicile tehnice sunt imprimare direct înainte de, după sau sub numărul european de vehicul.

În cazul vagoanelor cu cabină de conducere, numărul european de vehicul se înscrie, de asemenea, în interiorul cabinei.

4. Locomotive, automotoare și vehicule speciale

Numărul european de vehicul trebuie să fie înscris pe fiecare perete lateral al materialului rulant de tracțiune în modul următor:

92 10 1108 062-6

Numărul european de vehicul se înscrie, de asemenea, în interiorul fiecărei cabine a materialului rulant de tracțiune.

Deținătorul poate să adauge, cu litere de dimensiuni mai mari decât cele ale numărului european de vehicul, o numerotare proprie (care constă, în general, în cifre ale numărului de serie, completate de un cod alfabetic) utilă în operare. Locul de înscriere a numărului propriu este ales de deținător. Cu toate acestea, trebuie să fie mereu posibilă distingerea cu ușurință a numărului european de vehicul de numărul propriu al deținătorului.

ANEXA P.3

REGULI PENTRU STABILIREA CIFREI DE CONTROL (CIFRA 12)

Cifra de control se stabilește în modul următor:

- cifrele în poziție pară (numărând de la dreapta) din numărul de bază se iau la propria valoare zecimală;
- cifrele în poziție impară (numărând de la dreapta) din numărul de bază se înmulțesc cu 2;
- se calculează apoi suma constituită din cifrele în poziție pară și din toate cifrele care constituie produsele parțiale obținute din pozițiile impare;
- se reține cifra unităților din această sumă;
- completarea necesară pentru a aduce cifra unităților la 10 reprezintă cifra de control; în cazul în care această cifră a unităților este egală cu zero, atunci și cifra de control este zero.

Exemple

1 — Fie numărul de bază	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Factorul de multiplicare	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Suma: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Cifra unităților în această sumă este 2.

Cifra de control va fi prin urmare 8, iar numărul de bază devine astfel numărul de înmatriculare 33 84 4796 100-8.

2 — Fie numărul de bază	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Factorul de multiplicare	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Suma: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Cifra unităților în această sumă este 0.

Cifra de control va fi prin urmare 0, iar numărul de bază devine astfel numărul de înmatriculare 31 51 3320 198-0.

ANEXA P.4

CODIFICAREA ȚĂRILOR DE ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR (CIFRELE 3-4 ȘI ABREVIEREA)

Informațiile referitoare la țări terțe sunt date doar cu titlu informativ.

Țări	Codul alfabetic al țării ⁽¹⁾	Codul numeric al țării
Albania	AL	41
Algeria	DZ	92
Armenia	AM	58
Austria	A	81
Azerbaidjan	AZ	57
Belarus	BY	21
Belgia	B	88
Bosnia și Herțegovina	BIH	49
Bulgaria	BG	52
China	RC	33
Croația	HR	78
Cuba	CU ⁽¹⁾	40
Cipru	CY	
Republica Cehă	CZ	54
Danemarca	DK	86
Egipt	ET	90
Estonia	EST	26
Finlanda	FIN	10
Franța	F	87
Georgia	GE	28

Țări	Codul alfabetic al țării ⁽¹⁾	Codul numeric al țării
Germania	D	80
Grecia	GR	73
Ungaria	H	55
Iran	IR	96
Irak	IRQ ⁽¹⁾	99
Irlanda	IRL	60
Israel	IL	95
Italia	I	83
Japonia	J	42
Kazahstan	KZ	27
Kârgâzstan	KS	59
Letonia	LV	25
Liban	RL	98
Liechtenstein	FL	
Lituania	LT	24
Luxemburg	L	82
Macedonia	MK	65
Malta	M	
Moldova	MD ⁽¹⁾	23
Monaco	MC	

Țări	Codul alfabetic al țării ⁽¹⁾	Codul numeric al țării
Mongolia	MGL	31
Muntenegru	ME	62
Maroc	MA	93
Țările de Jos	NL	84
Coreea de Nord	PRK ⁽¹⁾	30
Norvegia	N	76
Polonia	PL	51
Portugalia	P	94
România	RO	53
Rusia	RUS	20
Serbia	SRB	72
Slovacia	SK	56
Slovenia	SLO	79

Țări	Codul alfabetic al țării ⁽¹⁾	Codul numeric al țării
Coreea de Sud	ROK	61
Spania	E	71
Suedia	SE	74
Elveția	CH	85
Siria	SYR	97
Tadjikistan	TJ	66
Tunisia	TN	91
Turcia	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Ucraina	UA	22
Regatul Unit	GB	70
Uzbekistan	UZ	29
Vietnam	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ În conformitate cu sistemul de codificare alfabetică descris în apendicele 4 la Convenția din 1949 și la articolul 45 alineatul (4) din Convenția din 1968 privind circulația rutieră.

ANEXA P.5

MARCAJUL ALFABETIC AL CAPACITĂȚII DE INTEROPERABILITATE

«TEN»: Vehicul care îndeplinește următoarele condiții:

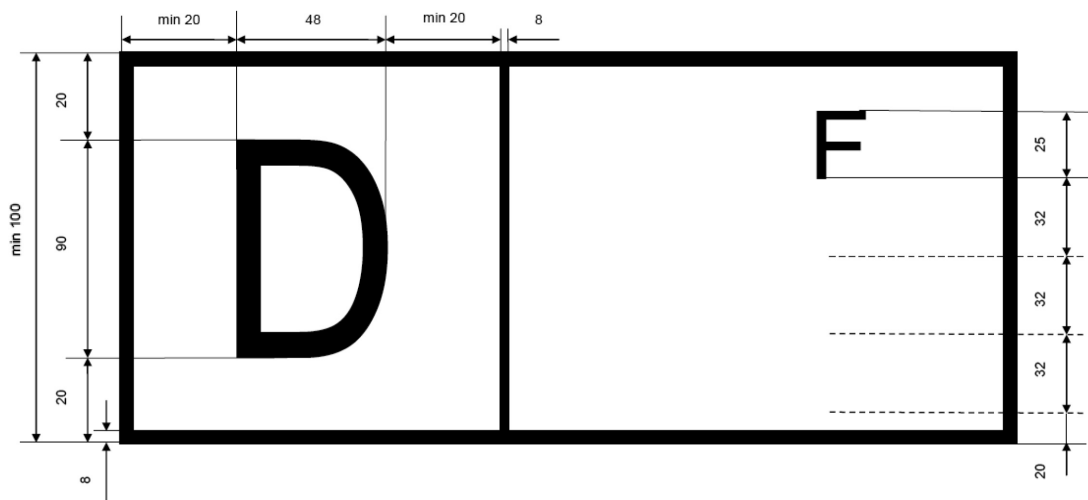
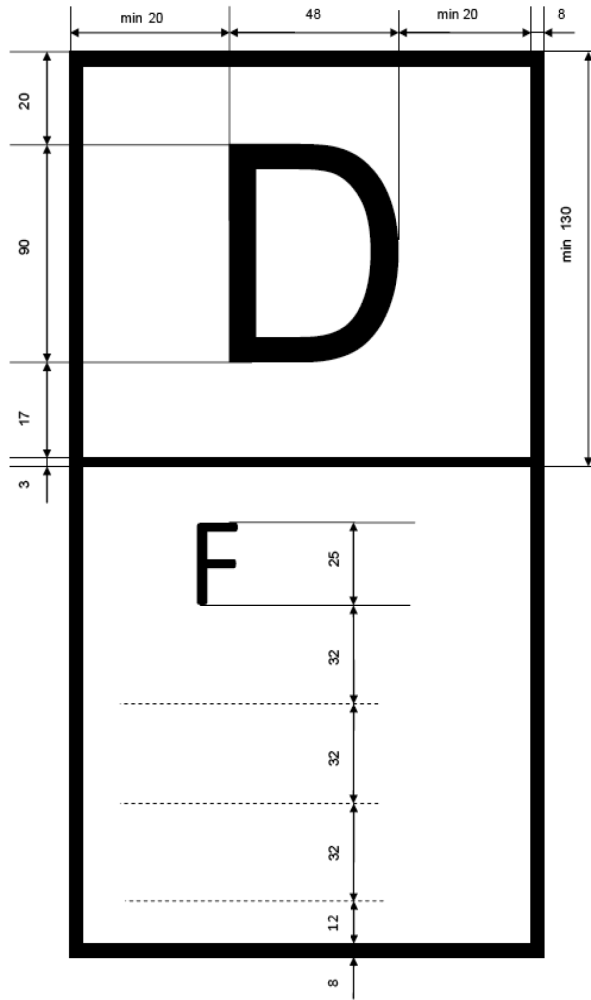
- este conform cu toate STI-urile pertinente aflate în vigoare în momentul dării în exploatare și a fost autorizat pentru a fi dat în exploatare în conformitate cu articolul 22 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE;
- a primit o autorizație valabilă în toate statele membre în conformitate cu articolul 23 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE sau, alternativ, a primit autorizații individuale de la toate statele membre.

«PPV/PPW»: Vehicul care este conform cu acordul PPV/PPW sau PGW (în interiorul statelor membre ale OSJD)

[original: PPV/PPW:ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)]

Note:

- (a) Vehiculele marcate cu «TEN» corespund codificării de la 0 la 3 a primei cifre din numărul de vehicul specificat în anexa P.6.
- (b) Vehiculele care nu sunt autorizate pentru exploatare în toate statele membre necesită un marcaj care indică statele membre în care au fost autorizate. Lista statelor membre care au acordat autorizația trebuie marcată în conformitate cu unul dintre următoarele desene, unde D reprezintă statul membru care a acordat prima autorizație (în exemplul dat, Germania), iar F reprezintă cel de-al doilea stat care a acordat autorizația (în exemplul dat, Franța). Statele membre sunt codificate în conformitate cu anexa P.4. Această cerință se poate referi la vehicule care sunt conforme cu STI sau nu. Vehiculele în cauză corespund codificării 4 sau 8 a primei cifre din numărul de vehicul specificat în anexa P.6.



CODURILE DE INTEROPERABILITATE UTILIZATE PENTRU VAGOANE (CIFRELE 1-2)

	a doua cifră		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	a doua cifră	
	prima cifră												prima cifră	
		Ecartament	fix sau variabil	fix	variabil	fix	variabil	fix	variabil	fix	variabil	fix sau variabil	Ecartament	
TEN ^(a) și/sau COTIF ^(b) și/sau PPV/PPW	0	cu osii	A nu se utiliza	Vagoane TEN ^(a) și/sau COTIF		a nu se utiliza ^(d)						Vagoane PPV/PPW (ecartament variabil)	cu osii	0
	1	cu boghiuri											cu boghiuri	1
TEN ^(a) și/sau COTIF ^(b) și/sau PPV/PPW	2	cu osii		Vagoane TEN ^(a) și/sau COTIF						Vagoane PPV/PPW (ecartament fix)	cu osii	2		
	3	cu boghiuri									cu boghiuri	3		
Alte vagoane	4	cu osii ^(c)	vagoane pentru întreținere	Alte vagoane						Vagoane cu numerotare specială pentru caracteris- ticele tehnice, care nu au fost date în exploatare pe teritoriul UE	cu osii	4		
	8	cu boghiuri ^(c)									cu boghiuri	8		
		Trafic	Trafic intern sau internațional prin acord special											
	prima cifră	a doua cifră	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	a doua cifră	prima cifră

^(a) Vagoane autorizate să poarte marajul TEN, a se vedea anexa P.5.

^(b) Inclusiv vagoanele care, în conformitate cu reglementările existente, poartă cifrele definite în prezentul tabel. COTIF: vehicul care respectă regulamentul COTIF în vigoare în momentul dării în exploatare.

^(c) Ecartament fix sau variabil.

^(d) Cu excepția vagoanelor din categoria I (vagoane cu temperatură controlată), a nu se utiliza pentru noile vehicule date în exploatare.

**CODURILE DE CAPACITATE PENTRU TRAFIC INTERNAȚIONAL UTILIZATE LA VEHICULELE REMORCATE PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI
(CIFRELE 1-2)**

a doua cifră prima cifră	Trafic intern	TEN ^(a) și/sau COTIF ^(b) și/sau PPV/PPW				Trafic intern sau trafic internațional prin acord special	TEN ^(a) și/sau COTIF ^(b)	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vehicule pentru trafic intern	Vehicule cu ecartament fix, fără climatizare (inclusiv vagoane pentru transportul automobilelor)	Vehicule cu ecartament variabil (1435/ 1520), fără climatizare	A nu se utiliza	Vehicule cu ecar- tament variabil (1435/1668), fără climatizare	Vehicule istorice	A nu se utiliza ^(c)	Vehicule cu ecartament fix	Vehicule cu ecartament variabil (1435/ 1520), cu schimbarea boghiurilor	Vehicule cu ecar- tament variabil (1435/1520), cu osii cu ecartament variabil
6	Vehicule de serviciu	Vehicule cu ecartament fix, cu climatizare	Vehicule cu ecartament variabil (1435/ 1520), cu climatizare	Vehicule de serviciu	Vehicule cu ecar- tament variabil (1435/1668), cu climatizare	Vagoane pentru transportul automobilelor	A nu se utiliza ^(c)			
7	Vehicule cu clima- tizare și presurizate	A nu se utiliza	A nu se utiliza	Vehicule cu ecartament fix, presurizate și cu climatizare	A nu se utiliza	Alte vehicule	A nu se utiliza	A nu se utiliza	A nu se utiliza	A nu se utiliza

^(a) Conforme cu STI-urile aplicabile, a se vedea anexa P.5.

^(b) Inclusiv vehiculele care, în conformitate cu reglementările existente, poartă cifrele definite în acest tabel. COTIF: vehicul care respectă regulamentul COTIF în vigoare în momentul dării în exploatare.

^(c) Cu excepția vagoanelor de călători cu ecartament fix (56) și cu ecartament variabil (66) aflate deja în exploatare, a nu se utiliza pentru vehiculele noi.

ANEXA P.8

**TIPURI DE UNITĂȚI ȘI MATERIAL RULANT DE TRACȚIUNE ÎNTR-O GARNITURĂ DE TREN CU
COMPUNERE FIXĂ SAU PREDEFINITĂ (CIFRELE 1-2)**

Prima cifră este «9».

În cazul în care cea de-a doua cifră descrie tipul de material rulant de tracțiune, este obligatorie codificarea următoare:

Codul	Tipul general al vehiculului
0	Diverse
1	Locomotivă electrică
2	Locomotivă Diesel
3	Ramă automotoare electrică (de mare viteză) [automotor sau remorcă]
4	Ramă automotoare electrică (cu excepția celor de mare viteză) [automotor sau remorcă]
5	Ramă automotoare Diesel [automotor sau remorcă]
6	Remorcă specializată
7	Locomotivă electrică de manevră
8	Locomotivă Diesel de manevră
9	Vehicul special

ANEXA P.9

MARCAJUL NUMERIC STANDARD AL VAGOANELOR (CIFRELE 5-8)

Prezenta anexă indică marcajul numeric asociat caracteristicilor tehnice principale ale vagonului și se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

ANEXA P.10

**CODURILE AFERENTE CARACTERISTICILOR TEHNICE ALE MATERIALULUI RULANT REMORCAT
PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI (CIFRELE 5-6)**

Anexa P.10 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

ANEXA P.11

CODURILE AFERENTE CARACTERISTICILOR TEHNICE ALE VEHICULELOR SPECIALE (CIFRELE 6-8)

Anexa P.11 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

ANEXA P.12

LITERELE DE MARCARE A VAGOANELOR, CU EXCEPȚIA VAGOANELOR ARTICULATE ȘI MULTIPLE

Anexa P.12 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

ANEXA P.13

LITERELE DE MARCARE PENTRU MATERIALUL RULANT REMORCAT DESTINAT TRANSPORTULUI DE CĂLĂTORI

Anexa P.13 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.”

6. Anexa P.14 se abrogă.