

II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI

din 15 septembrie 2011

privind specificațiile comune ale registrului de infrastructură feroviară

[notificată cu numărul C(2011) 6383]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2011/633/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

Articolul 1

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 35 alineatul (2),

Specificațiile comune pentru registrul de infrastructură menționat la articolul 35 din Directiva 2008/57/CE sunt stabilite în anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

întrucât:

(1) Fiecare stat membru se asigură că registrul său de infrastructură este computerizat și îndeplinește cerințele specificațiilor comune menționate la articolul 1 alineatul (1), în termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentei decizii.

(1) În conformitate cu articolul 35 din Directiva 2008/57/CE, fiecare stat membru asigură publicarea și actualizarea unui registru de infrastructură. Comisia trebuie să adopte specificații pentru acest registru, pe baza unui proiect întocmit de Agenția Europeană a Căilor Ferate („Agenția”).

(2) Statele membre se asigură că registrele lor sunt interconectate și sunt conectate la interfața comună pentru utilizatori menționată la articolul 4, în termen de cel mult șase luni de la data la care interfața respectivă a devenit operațională.

(2) Pentru ca datele din registre să fie ușor accesibile în mai multe state membre, sunt necesare specificații comune complementare. Crearea și implementarea unei interfețe computerizate comune pentru utilizatori, care să funcționeze ca registru virtual de infrastructură feroviară la nivel european, trebuie să se facă împreună cu instituirea de registre naționale de infrastructură și cu colectarea de date. Statele membre, cu ajutorul Agenției, trebuie să coopereze pentru a se asigura că registrele sunt operaționale, conțin toate datele, sunt interconectate și oferă o interfață comună utilizatorilor.

Articolul 3

Agenția publică un ghid de aplicare privind specificațiile menționate la articolul 1, în termen de cel mult un an de la intrarea în vigoare a prezentei decizii, și îl actualizează. Ghidul de aplicare include o trimitere la clauzele relevante ale specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI-uri) pentru fiecare parametru.

(3) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului instituit în conformitate cu articolul 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE,

Articolul 4

(1) Agenția elaborează proiecte privind specificațiile detaliate și planul de guvernare și de implementare pentru: (a) crearea, testarea, implementarea și exploatarea unei interfețe comune pentru utilizatori; și (b) interconectarea registrelor naționale. Agenția transmite Comisiei aceste proiecte în termen de cel mult un an de la intrarea în vigoare a prezentei decizii.

⁽¹⁾ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

(2) Interfața comună pentru utilizatori menționată la alineatul (1) este o aplicație online care facilitează accesul la datele din registrele de infrastructură la nivel european. Interfața trebuie să fie operațională în termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentei decizii.

(3) Atunci când evoluțiile în dezvoltarea STI-urilor o impun, Agenția recomandă actualizări ale specificațiilor menționate la articolul 1 și ale specificațiilor detaliate menționate la alineatul (1).

Articolul 5

(1) Statele membre se asigură că datele necesare sunt colectate și introduse în registrul lor național de infrastructură în conformitate cu alineatele (2)-(5). De asemenea, se asigură că aceste date sunt fiabile și actualizate.

(2) Datele referitoare la infrastructurile coridoarelor de marfă definite în anexa la Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾ se colectează și se introduc în registrul național de infrastructură în termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentei decizii.

(3) Datele referitoare la infrastructurile date în exploatare după intrarea în vigoare a Directivei 2008/57/CE și înainte de intrarea în vigoare a prezentei decizii, cu excepția datelor menționate la alineatul (2), se colectează și se introduc în registrul național de infrastructură în termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentei decizii.

(4) Datele referitoare la infrastructurile date în exploatare înainte de intrarea în vigoare a Directivei 2008/57/CE, cu excepția datelor menționate la alineatul (2), se colectează și se introduc în registrul național de infrastructură în conformitate cu planul național de implementare menționat la articolul 6 alineatul (1), însă în termen de cel mult cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei decizii.

(5) Datele referitoare la liniile private date în exploatare înainte de intrarea în vigoare a Directivei 2008/57/CE se colectează și se introduc în registrul național de infrastructură în conformitate cu planul național de implementare menționat

la articolul 6 alineatul (1), însă în termen de cel mult șapte ani de la intrarea în vigoare a prezentei decizii.

(6) Datele referitoare la infrastructurile date în exploatare după intrarea în vigoare a prezentei decizii se introduc în registrul național de infrastructură imediat ce infrastructurile sunt date în exploatare și de îndată ce registrul menționat la articolul 2 alineatul (1) este instituit.

Articolul 6

(1) Fiecare stat membru elaborează un proiect de plan național de implementare pentru implementarea obligațiilor care decurg din prezenta decizie, însoțit de un calendar de implementare. Planul național de implementare se transmite Comisiei în termen de cel mult șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei decizii.

(2) Agenția coordonează, monitorizează și sprijină implementarea registrelor naționale de infrastructură. În special, Agenția instituie și gestionează un grup compus din reprezentanți ai entităților responsabile cu crearea și întreținerea registrelor naționale. Aceste entități transmit Agenției, la fiecare patru luni, un raport de progres privind implementarea. Agenția raportează în mod regulat Comisiei cu privire la progresele realizate în implementarea prezentei decizii.

Articolul 7

Prezenta decizie se aplică de la 16 martie 2012.

Articolul 8

Prezenta decizie se adresează statelor membre și Agenției Europene a Căilor Ferate.

Adoptată la Bruxelles, 15 septembrie 2011.

Pentru Comisie

Siim KALLAS

Vicepreședinte

⁽¹⁾ JO L 276, 20.10.2010, p. 22.

ANEXĂ

1. INTRODUCERE**1.1. Domeniul tehnic de aplicare**

(1) Prezenta specificație vizează datele referitoare la următoarele subsisteme ale sistemului feroviar al Uniunii:

- (a) subsistemul structural „infrastructură”;
- (b) subsistemul structural „energie”;
- (c) și instalațiile fixe ale subsistemului structural „control-comandă și semnalizare”.

(2) Aceste subsisteme sunt incluse în lista de subsisteme din anexa II punctul 1 la Directiva 2008/57/CE.

1.2. Zona geografică vizată

Zona geografică vizată de prezenta specificație este sistemul feroviar al Uniunii, astfel cum este determinat de Directiva 2008/57/CE.

1.3. Responsabilitate

Statele membre decid care sunt entitățile responsabile cu crearea și întreținerea registrului de infrastructură.

1.4. Definiții

În scopul prezentei specificații:

- (a) „nivel macro” înseamnă rețeaua feroviară la nivel general, definită de tronsoanele de linie și de punctele de exploatare;
- (b) „nivel micro” înseamnă rețeaua feroviară detaliată, definită, pentru tronsoanele de linie, de firele de cale ferată și, pentru punctele de exploatare, de firele de cale ferată și de liniile secundare;
- (c) „linie” înseamnă o secvență formată din unul sau mai multe tronsoane, care poate avea mai multe fire de cale ferată;
- (d) „tronson de linie” înseamnă partea de linie situată între puncte de exploatare adiacente și poate avea mai multe fire de cale ferată;
- (e) „punct de exploatare” înseamnă orice loc unde se desfășoară operațiuni de serviciu de transport feroviar, unde serviciile de transport feroviar pot începe și se pot sfârși sau pot schimba ruta și unde se furnizează servicii de marfă sau pentru călători; „punct de exploatare” poate fi orice loc în care funcționalitatea parametrilor de bază ai unui subsistem se schimbă sau orice loc situat la granița între state membre sau între administratori de infrastructură;
- (f) „fir de cale ferată” înseamnă orice fir de cale ferată utilizat pentru circulația trenurilor ce asigură servicii de transport; buclele de trecere și buclele de întâlnire în linie simplă sau ramificațiile de cale care sunt necesare doar pentru exploatarea trenurilor nu se publică;
- (g) „linie secundară” înseamnă orice fir de cale ferată care nu este utilizat pentru circulația trenurilor ce asigură servicii de transport;

2. SCOP**2.1. General**

Registrul de infrastructură este utilizat în scopuri de planificare, la proiectarea de noi trenuri și la crearea de noi rute înainte de începerea exploatarei. Prin urmare, registrul de infrastructură trebuie să sprijine procesele descrise mai jos.

2.2. Proiectarea subsistemelor de material rulant

Respectarea STI-urilor și a normelor tehnice naționale notificate este esențială încă de la începutul proiectării unui nou subsistem sau al re-proiectării unui subsistem existent, precum și de-a lungul întregului proces de producție. Pentru a respecta caracteristicile de infrastructură legate de utilizarea căreia îi este destinat materialul rulant trebuie să se folosească parametrii din registrul de infrastructură.

2.3. Asigurarea compatibilității tehnice a instalațiilor fixe

(1) Organismul notificat verifică respectarea de către subsisteme a STI-urilor relevante pe baza informațiilor din STI-urile relevante și din registre. Aceasta cuprinde verificarea interfețelor cu sistemul în cadrul căruia este încorporat subsistemul. Verificarea compatibilității tehnice a interfețelor se poate face prin consultarea registrului de infrastructură.

- (2) Organismul desemnat de statele membre verifică conformitatea subsistemelor atunci când se aplică normele naționale, iar registrul de infrastructură poate fi consultat pentru a verifica compatibilitatea tehnică a interfețelor în aceste cazuri.

2.4. Monitorizarea interoperabilității rețelei feroviare a Uniunii

Se asigură transparență în ceea ce privește progresele realizate în domeniul interoperabilității, pentru a se monitoriza în mod regulat evoluția rețelei interoperabile a Uniunii.

2.5. Stabilirea compatibilității trenurilor planificate cu ruta

- (1) Înainte ca administratorul de infrastructură să permită accesul întreprinderii feroviare la rețea, întreprinderea feroviară verifică, cu ajutorul registrului de infrastructură, compatibilitatea cu ruta a serviciului feroviar avut în vedere. Întreprinderea feroviară trebuie să fie sigură că ruta pe care intenționează să o utilizeze poate primi trenul său.
- (2) Întreprinderea feroviară alege vehiculele ținând seama de toate restricțiile din autorizația de punere în exploatare, precum și de o rută posibilă pentru trenul avut în vedere:
- (a) toate vehiculele din compunerea trenului trebuie să respecte cerințele aplicabile pe rutele pe care va circula trenul; și
- (b) combinația de vehicule reprezentată de tren trebuie să respecte restricțiile tehnice ale rutei în cauză.

3. CARACTERISTICILE REGISTRULUI DE INFRASTRUCTURĂ

3.1. Structura rețelei feroviare pentru registru

- (1) Pentru scopul registrului de infrastructură, fiecare stat membru își împarte rețeaua feroviară în tronsoane de linie și puncte de exploatare. Acest nivel al registrului este denumit „nivel macro”.
- (2) Elementele care trebuie publicate pentru „tronsonul de linie” legate de subsistemele de infrastructură, energie și control-comandă și semnalizare se atribuie elementului de infrastructură „fir de cale ferată”, denumit „nivel micro”.
- (3) Elementele care trebuie publicate pentru „punctul de exploatare” legate de subsistemul de infrastructură se atribuie elementelor de infrastructură „fir de cale ferată” și „linie secundară”, denumite „nivel micro”.

3.2. Elemente pentru registrul de infrastructură

- (1) Elementele și formatul elementelor se publică în conformitate cu tabelul 1.
- (2) Elementele indicate ca „obligatorii” în tabelul 1 trebuie publicate în toate cazurile. Elementele indicate ca „alte” în tabelul 1 sunt specifice contextului și se publică în funcție de cerințele statelor membre.
- (3) În tabelul 1, atribuirea de elemente pe tip de rețea se specifică prin intermediul următoarelor abrevieri:
- „STI” – linii verificate față de STI;
 - „existente” – linii date în exploatare înainte de intrarea în vigoare a Directivei 2008/57/CE și neverificate încă față de STI-uri;
 - „TEN convențională, TEN mare viteză, în afara TEN” – linii care țin de tipul corespondent de rețea, indiferent dacă sunt verificate sau nu față de STI-uri;
 - „toate” – toate liniile Uniunii.

Tabelul 1

Elemente ale registrului de infrastructură

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1	STAT MEMBRU			
1.1	TRONSON DE LINIE			
1.1.1	FIR DE CALE FERATĂ			

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.0.0	Informații generice			
1.1.1.0.0.1	Denumirea AI	[șir de caractere]	Administrator de infrastructură înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare [articolul 2 litera (h) din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului].	O
1.1.1.0.0.2	Identificarea națională a liniei	[șir de caractere]	Identificarea unică a liniei sau numărul unic al liniei în statul membru.	A
1.1.1.0.0.3	Identificarea firului de cale ferată	[șir de caractere]	Identificarea unică a firului de cale ferată sau numărul unic al firului de cale ferată în cadrul tronsonului.	O
1.1.1.0.0.4	Începutul firului de cale ferată	[WGS84 + NNN,NN + șir de caractere]	Coordonate geografice conform Sistemului geodezic mondial (WGS) standard și kilometrul sau mila legate de identificarea liniei la începutul unui tronson de cale ferată în sensul normal de circulație. În cazul în care sunt posibile ambele direcții, oricare dintre capete poate reprezenta „începutul”.	O
1.1.1.0.0.5	Punct de exploatare la începutul firului de cale ferată	[șir de caractere]	Denumirea punctului de exploatare de la începutul unui tronson de cale ferată în sensul normal de circulație.	A
1.1.1.0.0.6	Sfârșitul firului de cale ferată	[WGS84 + NNN,NN + șir de caractere]	Coordonate geografice conform Sistemului geodezic mondial (WGS) standard și kilometrul sau mila legate de identificarea liniei la începutul unui tronson de cale ferată în sensul normal de circulație. În cazul în care sunt posibile ambele direcții, oricare dintre capete poate reprezenta „sfârșitul”.	O
1.1.1.0.0.7	Punct de exploatare la sfârșitul firului de cale ferată	[șir de caractere]	Denumirea punctului de exploatare de la sfârșitul unui tronson de cale ferată în sensul normal de circulație.	A
1.1.1.1	Subsistemul „infrastructură”			
1.1.1.1.1	Declarații de verificare pentru fire de cale ferată			
1.1.1.1.1.1	Declarație de verificare CE pentru fire de cale ferată (INF)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile CE conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	O – STI
1.1.1.1.1.2	Declarație de demonstrare IE pentru fire de cale ferată (INF)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile privind infrastructura existentă (IE) conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	A – existente

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.1.2	Parametri de performanță			
1.1.1.1.2.1	Tip de linie	[RN] selecție unică din lista predefinită: I/II/III/IV/V/VI/VII	Importanța unei linii (principală sau de alt tip) și modul de realizare a parametrilor necesari pentru interoperabilitate (linie nouă sau modernizată) definiți în STI CR INF. Acest parametru se aplică doar liniilor TEN.	O – TEN mare viteză O – TEN convențională
1.1.1.1.2.2	Tip de trafic	[A] selecție unică din lista predefinită: P/F/M	Indică, pentru o categorie de linie menționată în STI, traficul dominant pentru sistemul țintă și parametrii de bază corespunzători [călători (P), marfă (F), mixt (M)] definiți în STI CR INF. Acest parametru se aplică, de asemenea, și liniilor din afara TEN.	O
1.1.1.1.2.3	Capacitatea de încărcare	[șir de caractere]	Rezultatul procesului de clasificare stabilit în EN 15528:2008 (anexa A) și la care se face referire în standardul respectiv sub numele de „Categorie de linie”. Aceasta reprezintă capacitatea infrastructurii de a suporta sarcinile verticale exercitate de vehicule asupra liniei sau asupra tronsonului de linie în cadrul unui serviciu regulat, ca o combinație a categoriei de linie conform standardului EN cu o viteză admisă conform anexei E sau anexei C din STI (categorie de linie-viteză, exemple: E5-100, D4xL-100).	O
1.1.1.1.2.4	Viteza maximă admisă	[NNN]	Viteza de exploatare nominală maximă admisă pe linie ca urmare a caracteristicilor subsistemelor INF, ENE și CCS, exprimată în kilometri/oră, cu excepția Regatului Unit, unde este exprimată în mile/oră.	O
1.1.1.1.2.5	Intervalul de temperatură	selecție unică din lista predefinită: T1 (de la – 25 la + 40) T2 (de la – 40 la + 35) T3 (de la – 25 la + 45) Tx (de la – 40 la + 50)	Intervalul de temperatură, conform clauzei 4.3 din EN 50125-1:1999, pentru accesul nerestricționat pe linie.	O
1.1.1.1.2.6	Altitudinea maximă	[NNNN]	Cel mai înalt punct al tronsonului de cale ferată deasupra nivelului mării, cu referință la <i>Normaal Amsterdams Peil</i> (NAP). NAP este un punct de referință vertical folosit în multe părți ale Europei, exprimat în metri.	O
1.1.1.1.2.7	Existența unor condiții climatice aspre	[D/N]	Condițiile climatice pe linie sunt aspre sau normale. Condiții de zăpadă, gheață și grindină (EN 50125-1:1999, clauza 4.6), definite în clauza 4.2.6.1.5 din STI CR LOC & PAS.	O
1.1.1.1.3	Configurația liniei			
1.1.1.1.3.1	Gabarit interoperabil	[AA] selecție unică din lista predefinită: GA/GB/GC	Gabaritele GA, GB sau GC definite în EN 15273-3:2009, anexa C	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.1.3.2	Gabarite multinaționale	[șir de caractere]	Gabarit multilateral (secțiunile D.1-D.3 din anexa D la EN 15273-3:2009) sau gabarit internațional (secțiunea C.2.1 din anexa C la EN 15273-3:2009), în afara GA, GB și GC.	O
1.1.1.1.3.3	Gabarite naționale	[șir de caractere]	Gabarit intern, astfel cum este definit în EN 15273:3-2009, sau alt gabarit local.	A
1.1.1.1.3.4	Numărul standard al profilului de transport combinat pentru cutiile mobile	[A NN sau A NNN] selecție unică din lista predefinită: C 22, C 32, C 45, C 70, C 80, altele C 341, C 349, C 351, C 364, C 400, C 410, altele	Codificarea pentru transportul combinat cu cutii mobile conform definiției din codul UIC 596-6. Numărul tehnic este format din codul de compatibilitate al vagonului (1 literă) și din numărul standard al profilului de transport combinat (2 cifre, lățime $\leq 2\ 550$ mm, sau 3 cifre, lățime $> 2\ 550 \leq 2\ 600$ mm).	A
1.1.1.1.3.5	Numărul standard al profilului de transport combinat pentru semire-morci	[A NN sau A NNN] selecție unică din lista predefinită: P 22, P 32, P 45, P 70, P 80, altele P 339, P 341, P 349, P 351, P 359, P 364, P 400, P 410, altele	Codificarea pentru transportul combinat cu cutii mobile conform definiției din codul UIC 596-6. Numărul tehnic este format din codul de compatibilitate al vagonului (1 literă) și din numărul standard al profilului de transport combinat (2 cifre, lățime $\leq 2\ 550$ mm, sau 3 cifre, lățime $> 2\ 550 \leq 2\ 600$ mm).	A
1.1.1.1.3.6	Profilul declivității	[NN,N] [NNN,NN + șir de caractere]	Declivitățile (exprimate în milimetri pe metru) și locurile în care declivitatea suferă modificări. Kilometrul sau mila legate de identificarea liniei în sensul normal de circulație. Datele sunt prezentate ca lanț de informații: declivitate-loc-declivitate-loc-...-declivitate.	O
1.1.1.1.3.7	Raza minimă a curbei orizontale	[NNNNN]	Raza celei mai mici curbe orizontale de pe un tronson.	O
1.1.1.1.4	Parametrii firului de cale ferată			
1.1.1.1.4.1	Ecartamentul nominal al firului de cale ferată	[NNNN] selecție unică din lista predefinită: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	O valoare unică, exprimată în milimetri, care identifică ecartamentul firului de cale ferată. În cazul unui fir de cale ferată cu ecartamente multiple, trebuie să se publice separat un set de date pentru fiecare pereche de șine proiectată a fi exploatată ca fir de cale ferată distinct.	O
1.1.1.1.4.2	Insuficiența de supraînălțare	[NNN]	Insuficiența maximă de supraînălțare, exprimată în milimetri, definită ca diferența dintre supraînălțarea aplicată și o supraînălțare superioară de echilibru pentru care a fost proiectată linia. De exemplu, în cazul unei accelerații laterale de $1,0\text{ m/s}^2$ se poate publica valoarea de 153 mm.	O
1.1.1.1.4.3	Existența unor limite în exploatare ale conicității echivalente	[D + link/N]	Conicitatea echivalentă este tangenta unghiului de con al unei osii montate cu roți conice a cărei mișcare laterală are aceeași lungime de undă cinematică cu cea a osiei montate date pe liniile drepte și în curbele cu rază mare. Limitele în exploatare sunt un punct deschis, a se da linkul către normele naționale, dacă există.	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.1.4.4	Înclinația șinei	[1:NN] selecție unică din lista predefinită: 1:20/1:30/1:40	Unghiul care definește înclinația capului de șină atunci când este instalat pe linie în raport cu planul șinelor (suprafața de rulare), egal cu unghiul dintre axa de simetrie a șinei (sau o șină simetrică echivalentă care are același profil al capului de șină) și perpendiculara pe planul șinelor.	O
1.1.1.1.4.5	Existența balastului	[D/D + link/N]	Fenomenul aerodinamic în care balastul este aruncat în sus sau proiectat (a se vedea STI HS) la viteze de peste 190 km/h. Proiectarea balastului este un punct deschis în STI HS INF. Dacă există norme naționale, trebuie inclus linkul către acestea.	O – TEN mare viteză
1.1.1.1.5	Aparate de cale			
1.1.1.1.5.1	Respectarea STI de către aparatele de cale în ceea ce privește valorile în exploatare	[D/N + link]	Dimensiunea aparatelor de cale este menținută în limita în exploatare specificată în STI. Dacă pentru linii existente se aplică valori mai puțin restrictive decât cele din STI, se va selecta „nu”, adăugându-se un link către un document ce oferă o specificație detaliată.	O – existente
1.1.1.1.5.2	Diametrul minim al roților pentru încrucișările duble	[NNN]	Lacuna maximă a încrucișării duble fixe este bazată pe un diametru minim al roților în exploatare. Dacă valoarea este mai mică decât în STI, trebuie să fie specificată pentru liniile care nu respectă STI. Diametrul se exprimă în milimetri.	A – existente
1.1.1.1.6	Rezistența firului de cale ferată la sarcinile exercitate			
1.1.1.1.6.1	Decelerația maximă a trenului	[N,N]	Limita rezistenței longitudinale a firului de cale ferată pe linii existente care nu respectă STI, dată ca decelerația maximă admisă a trenului și exprimată în metri pe secundă la pătrat.	A – existente
1.1.1.1.6.2	Utilizarea frânelor cu curenți turbionari	[șir de caractere] selecție unică din lista predefinită: permisă/permisă doar pentru frânarea de urgență/nepermisă	Indicarea restricțiilor cu privire la utilizarea frânelor cu curenți turbionari.	O
1.1.1.1.6.3	Utilizarea frânelor magnetice	[șir de caractere] selecție unică din lista predefinită: permisă/permisă doar pentru frânarea de urgență/nepermisă	Indicarea restricțiilor cu privire la utilizarea frânelor magnetice.	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.1.7	Sănătatea, siguranța și mediul înconjurător			
1.1.1.1.7.1	Categoria de incendiu pe care trebuie să o aibă materialul rulant	[A] selecție unică din lista predefinită: N/A/B	Probabilitatea definită ca un tren de călători cu un incendiu la bord să circule în continuare o anumită perioadă de timp conform definiției din STI SRT și STI CR LOC&PAS. Niciuna (N) pentru tuneluri scurte sau pentru tronsoane de cale supraînălțate de sub 1 km.	O – STI A – existente
1.1.1.1.7.2	Categoria națională de incendiu pe care trebuie să o aibă materialul rulant	[șir de caractere]	Probabilitatea definită ca un tren de călători cu un incendiu la bord să circule în continuare o anumită perioadă de timp conform normelor naționale, dacă există.	A – existente
1.1.1.1.7.3	Utilizarea dispozitivului de lubrifiere a buzei de bandaj	[A] selecție unică din lista predefinită: obligatorie/permisă/interzisă	Utilizarea dispozitivului de lubrifiere a buzei de bandaj de la bord este obligatorie/permisă/interzisă.	O – TEN convențională O – în afara TEN
1.1.1.1.7.4	Existența trecerilor la nivel	[D/N]	Existența unor treceri la nivel pe tronsonul de linie.	O – TEN convențională O – în afara TEN
1.1.1.1.7.5	Accelerația admisă la trecerile la nivel	[N,N]	Limita de accelerație a trenului dacă acesta se oprește în apropierea unei treceri la nivel, exprimată în metri pe secundă la pătrat, dacă există conform normelor naționale.	A – TEN convențională A – în afara TEN
1.1.1.1.8	Tunel			
1.1.1.1.8.1	Denumirea AI	[șir de caractere]	Administrator de infrastructură înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare [articolul 2 litera (h) din Directiva 2001/14/CE].	O
1.1.1.1.8.2	Identificarea tunelului	[șir de caractere]	Identificarea unică a tunelului sau numărul unic pe teritoriul statului membru	A
1.1.1.1.8.3	Începutul tunelului	[WGS84 + NNN,NN + șir de caractere]	Coordonate geografice conform Sistemului geodezic mondial (WGS) standard și kilometrul sau mila legate de identificarea liniei la începutul unui tunel.	O
1.1.1.1.8.4	Sfârșitul tunelului	[WGS84 + NNN,NN + șir de caractere]	Coordonate geografice conform Sistemului geodezic mondial (WGS) standard și kilometrul sau mila legate de identificarea liniei la sfârșitul unui tunel.	O
1.1.1.1.8.5	Declarație de verificare CE pentru tunel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile CE conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	O – STI

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.1.8.6	Declarație de demonstrație IE pentru tunel (SRT)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile privind infrastructura existentă (IE) conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10 2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	A – existente
1.1.1.1.8.7	Lungimea tunelului	[NNNNN]	Lungimea reală a tunelului (exprimată în metri), de la un capăt la altul, la nivelul părții superioare a șinei. Obligatorie doar pentru tunelurile cu o lungime de cel puțin 100 de metri.	O
1.1.1.1.8.8	Suprafața secțiunii transversale	[NNN]	Suprafața reală cea mai mică a secțiunii transversale (exprimată în metri pătrați) a tunelului.	O
1.1.1.1.8.9	Existența unui plan de urgență	[D/N]	Plan elaborat sub conducerea AI, acolo unde este cazul în cooperare cu întreprinderile feroviare, serviciile de urgență și autoritățile relevante pentru fiecare tunel. Acest plan trebuie să fie coerent cu instalațiile de autosalvare, de evacuare și de salvare puse la dispoziție (STI SRT, Decizia 2008/163/CE a Comisiei).	O – STI A – existente
1.1.1.2	Subsistemul „energie”			
1.1.1.2.1	Declarații de verificare pentru fire de cale ferată			
1.1.1.2.1.1	Declarație de verificare CE pentru fire de cale ferată (ENE)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile CE conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	O – STI
1.1.1.2.1.2	Declarație de demonstrație IE pentru fire de cale ferată (ENE)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile privind infrastructura existentă (IE) conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	A – existente
1.1.1.2.2	Linie aeriană de contact			
1.1.1.2.2.1	Sistemul de alimentare cu energie (tensiune și frecvență)	[șir de caractere] selecție unică din lista predefinită: neelectrificat/ 25kV-50Hz c.a./ 15kV-16,7Hz c.a./3kV c.c./1,5kV c.c./c.c. (caz specific FR)/750V c.c./ altele (specificați tensiunea nominală, frecvența și intervalele)	Tensiunea nominală și frecvența, dacă sunt conforme cu EN 50163:2004. Dacă intervalul din EN este depășit, trebuie publicată valoarea maximă a tensiunii permanente (valoarea maximă se indică între paranteze).	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/altele [A]
1.1.1.2.2.2	Curentul maxim pentru tren	[NNNN]	Curentul maxim admis pentru tren, exprimat în amperi (A).	O
1.1.1.2.2.3	Curentul maxim per pantograf în regim de staționare	[NNN]	Curentul maxim admis pentru tren în regim de staționare, pentru sistemele de curent continuu, exprimat în amperi (A).	O
1.1.1.2.2.4	Existența permisiunii pentru frânarea electrică cu recuperare	[D/N]	Este permisă sau nu frânarea electrică cu recuperare	O
1.1.1.2.2.5	Înălțimea nominală a firului de contact	[N,NN]	Valoarea nominală a înălțimii firului de contact pe suport în condiții normale, exprimată în metri.	O – STI
1.1.1.2.2.6	Înălțimea maximă a firului de contact	[N,NN]	Valoarea maximă a înălțimii firului de contact pe suport în condiții normale, exprimată în metri.	O – TEN mare viteză O – TEN convențională O – în afara TEN
1.1.1.2.2.7	Înălțimea minimă a firului de contact	[N,NN]	Valoarea minimă a înălțimii firului de contact pe suport în condiții normale, exprimată în metri.	O – TEN mare viteză O – TEN convențională O – în afara TEN
1.1.1.2.3	Pantograf			
1.1.1.2.3.1	Armături de pantograf acceptate	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: 1 950mm(tip1)/ 1 950mm(tip2)/ 1 950mm(PL)/ 1 800mm(NO,SE)/ 1 600mm(EP)/ 1 600mm(GB,CTRL)/ 1 600mm(GB)/1 450/ altele (a se preciza)	Una sau mai multe armături de pantograf, conform STI RST sau EN 50367:2006.	O
1.1.1.2.3.2	Cerințe privind numărul de pantografe ridicate și distanța dintre ele	[șir de caractere]	Numărul maxim de pantografe ridicate admis pe linie. Distanța minimă de la linia mediană a unei armături la linia mediană a altei armături în cazul în care sunt ridicate două sau mai multe pantografe, exprimată în metri. Valorile sunt definite pentru „viteza maximă admisă” pe tronson.	O
1.1.1.2.3.3	Material permis pentru patinele de contact	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: cupru/carbon simplu/ carbon cu material de adaos/carbon cu placaj cupru/altele	Unul sau mai multe tipuri de material de patine de contact admise a fi utilizate pe linie.	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.2.4	Sectoare de separare a liniilor aeriene de contact			
1.1.1.2.4.1	Existența separării fazelor	[D + link/N]	În cazul în care pe tronsonul de linie există separarea fazelor, trebuie inclus un link către o descriere detaliată.	O
1.1.1.2.4.2	Existența separării sistemelor	[D + link/N]	În cazul în care pe tronsonul de linie există separarea sistemelor, trebuie inclus un link către o descriere detaliată.	O
1.1.1.2.5	Cerințe privind materialul rulant			
1.1.1.2.5.1	Dispozitiv de limitare a curentului la bord obligatoriu	[D/N]	Cerința ca la bord să fie instalat un dispozitiv ce permite stabilirea curentului maxim pentru tren	O – TEN convențională O – în afara TEN
1.1.1.2.5.2	Forța medie de contact admisă	[șir de caractere] sau [NNN]	Forța medie de contact admisă pe linie. Forța este dată fie ca o curbă predefinită, fie ca valoare exprimată în newtoni.	O
1.1.1.2.5.3	Dispozitiv de coborâre automată obligatoriu	[D/N]	Prezența dispozitivului de coborâre automată pe vehicul obligatorie, conform EN 50206-1.	O
1.1.1.3	Subsistemul „control-comandă și semnalizare”			
1.1.1.3.1	Declarații de verificare pentru fire de cale ferată			
1.1.1.3.1.1	Declarație de verificare CE pentru fire de cale ferată (CCS)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile CE conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	O – STI
1.1.1.3.1.2	Declarație de demonstrație IE pentru fire de cale ferată (CCS)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile privind infrastructura existentă (IE) conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	A – existente
1.1.1.3.2	Clasa A – Sistem de protecție a trenurilor (ETCS)			
1.1.1.3.2.1	Nivel ETCS	[șir de caractere] selecție unică din lista predefinită: nr./1/2/3	Nivelurile diferite de aplicare a ERTMS/ETCS reprezintă un mod de a exprima posibilele relații de exploatare dintre calea ferată și tren. Definițiile nivelurilor sunt legate în principal de echipamentul din cale utilizat, de modul în care informațiile provenind de la calea ferată ajung la unitățile de la bord și sunt prelucrate de echipamentele din cale și, respectiv, de echipamentele de la bord.	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.3.2.2	Versiunea de bază ETCS (x.y)	[N.N.N] selecție unică din lista predefinită: (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/ 3.0.0	Versiunea de bază a ETCS instalată la nivelul căii ferate. (versiunea între paranteze nu este integral compatibilă)	O
1.1.1.3.2.3	Funcție de continuitate (<i>infill</i>) ETCS necesară pentru accesul la linie	[D/N]	Funcția de continuitate reprezintă criteriul de acces la rețea.	A
1.1.1.3.2.4	Funcția de continuitate a ETCS instalată la nivelul căii ferate	[șir de caractere] selecție unică din lista predefinită: Niciuna Buclă GSM-R Buclă și GSM-R	Informații privind echipamentele instalate la nivelul căii ferate și capabile să transmită informații de continuitate prin buclă sau GSM-R pentru instalațiile de nivel 1.	A
1.1.1.3.2.5	Aplicația ETCS implementată la nivel național	număr dintr-o listă predefinită	Pachetul 44 reprezintă modalitatea de transmitere a datelor pentru aplicațiile naționale între tren și calea ferată și viceversa, utilizând instalațiile de transmitere a datelor incluse în ETCS. Valorile NID_XUSER gestionate de ERA se găsesc într-un document privind variabilele ETCS, disponibil pe site-ul web al ERA. Aplicațiile naționale sunt instalate la nivelul căii ferate.	A
1.1.1.3.2.6	Existența unor condiții sau restricții în exploatare	[D + link/N]	Restricții sau condiții datorate respectării parțiale a STI CCS.	A
1.1.1.3.2.7	Funcții opționale ETCS	[șir de caractere]	Utilizarea acestor funcții opționale ale ETCS ar putea îmbunătăți exploatarea pe linie. Acestea sunt doar cu titlu informativ și nu constituie criterii de acces la rețea.	A
1.1.1.3.3	Clasa A – Radio (GSM-R)			
1.1.1.3.3.1	Versiunea GSM-R	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: nr./1/2/3 niciuna, 6/14, 7/15	Numărul versiunii GSM-R FRS și SRS instalate la nivelul căii ferate.	O
1.1.1.3.3.2	Numărul minim de mobile GSM-R active la bord pentru transmiterea de date	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: nr./1/2/3	Numărul de mobile pentru transmiterea de date necesar pentru buna circulație a trenului. Nu este esențial pentru siguranță și nu reprezintă un aspect legat de interoperabilitate.	O
1.1.1.3.3.3	Funcții opționale GSM-R	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: Manual de trecere a frontierei/Baliză de trecere a frontierei/Radio de trecere a frontierei/...	Utilizarea acestor funcții opționale GSM-R ar putea îmbunătăți exploatarea pe linie. Acestea sunt doar cu titlu informativ și nu constituie criterii de acces la rețea.	A

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/altele [A]
1.1.1.3.4	Clasa A – Sistem de detectare a trenurilor			
1.1.1.3.4.1	Existența unui sistem de detectare a trenurilor de clasa A	[D + link/N]	Punct deschis, cu link către normele naționale, acolo unde acestea există.	A
1.1.1.3.5	Clasa B – Sisteme de protecție a trenurilor			
1.1.1.3.5.1	Sisteme instalate de protecție, control și avertizare a trenurilor, de clasa B și/sau de alt tip (sistem și, dacă este cazul, versiune)	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: LZB DE/LZB Spania/LZB AT/TVM430/PZB 90/altele (a se preciza)	Sisteme de protecție, control și avertizare a trenurilor, de clasa B și/sau de alt tip, în exploatare normală, instalate la nivelul căii ferate.	O
1.1.1.3.5.2	Necesitatea ca la bord să se afle mai mult de un sistem de protecție, control și avertizare a trenurilor, de clasa B și/sau de alt tip	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: KVB/altele (a se preciza)	La bord trebuie să se afle mai multe sisteme de protecție, control și avertizare a trenurilor, de clasa B și/sau de alt tip, care să fie active simultan.	O
1.1.1.3.6	Clasa B - Radio			
1.1.1.3.6.1	Sisteme radio de clasa B sau de alt tip instalate (sistem și, dacă este cazul, versiune)	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: Radio UIC capitolul 1-4/BR 1845/radio feroviar VR/altele (a se preciza)	Sisteme radio de clasa B sau de alt tip, în exploatare normală, instalate la nivelul căii ferate.	O
1.1.1.3.7	Tranziții între sisteme			
1.1.1.3.7.1	Existența comutării între diferite sisteme de protecție, control și avertizare a trenurilor	[D + link/N]	Comutarea, în timpul exploatării, între sisteme ETCS/clasa B și clasa B/clasa B. Instalarea depinde de condițiile locale.	A – existente
1.1.1.3.7.2	Existența comutării între diferite sisteme radio	[D + link/N]	Comutarea, în timpul exploatării, între sisteme radio GSM-R/clasa B și clasa B/clasa B și niciun sistem de comunicare. Instalarea depinde de condițiile locale.	A – existente

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.3.8	Clasa B – Sisteme de detectare a trenurilor			
1.1.1.3.8.1	Tipuri de sistem de detectare a trenurilor	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: circuit de cale/detector de roată/bucă	Tipurile instalate de sisteme de detectare a trenurilor. Aceasta ajută la stabilirea cu rapiditate a parametrilor legați de detectarea trenurilor care sunt aplicabili pe un anumit tronson al liniei de cale ferată (nu toți parametrii sunt aplicabili tuturor sistemelor de detectare a trenurilor).	O
1.1.1.3.8.2	Distanța maximă admisă între două osii consecutive	[NNNNN]	Distanța se exprimă în milimetri. Legată de lungimea minimă a secției de detectare a trenurilor. Această cerință este legată de lungimea minimă a unei secții de semnalizare, astfel încât un vehicul sau o garnitură să nu o mascheze ocupând-o în întregime, sistemul de detectare a trenurilor raportând-o astfel ca „neocupată”.	O
1.1.1.3.8.3	Distanța minimă admisă între două osii consecutive	[NNNN]	Distanța se exprimă în milimetri. Legată de numărătorul de osii sau de senzorul de roată sau de un caz specific. Sistemele de numărare a osiilor trebuie să poată distinge detectarea unei osii de către două numărătoare succesive, cu o rezoluție suficient de mare pentru a se evita orice eroare de numărare.	O
1.1.1.3.8.4	Distanța minimă admisă între prima și ultima osie	[NNNN]	Distanța se exprimă în milimetri. Legată de circuitele de cale sau de cazuri specifice respective. Legăturile electrice între circuite de cale adiacente pot prezenta o zonă în care detectarea unei osii a unui vehicul nu este asigurată.	O
1.1.1.3.8.5	Lungimea maximă admisă a botului vehiculului	[NNNN]	Lungimea se exprimă în milimetri. Legată de circuitele de cale și de numărătoarele de osii. Un sistem de detectare a trenurilor trebuie să poată detecta prima osie înainte ca botul trenului să atingă un punct de pericol din față, precum și ultima osie, până când coada trenului a părăsit punctul de pericol. Termenul „bot” se aplică ambelor capete (față și spate) ale unui vehicul sau tren.	O
1.1.1.3.8.6	Lățimea minimă admisă a bandajului	[NNN]	Lățimea se exprimă în milimetri. Legată de numărătoarele de osii și de diversele pedale. Câmpul de detectare al numărătorului de osii este influențat de roata care trece. Lățimea bandajului trebuie să fie suficient de mare pentru a influența în mod adecvat câmpul în vederea unei detectări corespunzătoare.	O
1.1.1.3.8.7	Diametrul minim admis al roții	[NNN]	Diametrul se exprimă în milimetri. Compatibilitate cu numărătoarele de osii. Zona de influență (pe suprafața buzei bandajului unei roți) a câmpului de detectare al numărătorului de osii este legată de diametrul roții.	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.3.8.8	Grosimea minimă admisă a buzei de bandaj	[NN,N]	Grosimea se exprimă în milimetri. Compatibilitate cu numărătoarele de osii și cu diversele pedale. Câmpul de detectare al numărătorului de osii este influențat de roata care trece. Grosimea buzei bandajului trebuie să fie suficient de mare pentru a influența în mod adecvat câmpul în vederea unei detectări corespunzătoare.	O
1.1.1.3.8.9	Înălțimea minimă admisă a buzei de bandaj	[NN,N]	Înălțimea se exprimă în milimetri. Compatibilitate cu numărătoarele de osii și cu diversele pedale. Câmpul de detectare al numărătorului de osii este influențat de roata care trece. Înălțimea buzei bandajului trebuie să fie suficient de mare pentru a influența în mod adecvat câmpul în vederea unei detectări corespunzătoare.	O
1.1.1.3.8.10	Înălțimea maximă admisă a buzei de bandaj	[NN,N]	Înălțimea se exprimă în milimetri. Compatibilitate cu numărătoarele de osii și cu diversele pedale. Câmpul de detectare al numărătorului de osii este influențat de roata care trece. Pentru înălțimea buzei bandajului trebuie să se definească intervalul de dimensiune $Sh(\min) - Sh(\max)$.	O
1.1.1.3.8.11	Sarcina minimă admisă pe osie	[N,N]	Sarcina se exprimă în tone. Compatibilitate cu circuitele de cale și cu diversele pedale. O sarcină minimă pe osie va activa pedalele. De asemenea, sarcina minimă pe osie va avea un efect benefic asupra rezistenței dintre roată și calea ferată, ceea ce este important pentru funcționarea circuitelor de cale.	O
1.1.1.3.8.12	Existența unor norme privind spațiul fără componente metalice dintre roți	[D + link/N]	Compatibilitate cu senzorii de roată pentru numărătoarele de osii. Principiul numărătoarelor de osii se bazează pe distorsionarea unui câmp electromagnetic. Distorsionarea ar trebui să aibă loc doar la trecerea unei roți și nu a părților învecinate ale materialului rulant. Punct deschis, cu link către normele naționale, dacă acestea există.	O
1.1.1.3.8.13	Existența unor norme privind masa metalică a vehiculului	[D + link/N]	Compatibilitate cu bucele de inducție. Masa metalică influențează sistemele de detectare cu buclă. Punct deschis, cu link către normele naționale, dacă acestea există.	O
1.1.1.3.8.14	Caracteristicile feromagnetice necesare ale materialului roții	[D/N]	Compatibilitate cu senzorii de roată pentru numărătoarele de osii. Această caracteristică este necesară pentru a genera distorsionarea câmpului electromagnetic al numărătoarelor de osii, în vederea asigurării unei detectări corespunzătoare. Cerința din STI CCS nu este precisă.	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/altele [A]
1.1.1.3.8.15	Impedanța maximă admisă dintre roțile opuse ale unei osii montate	[N,NN]	Impedanța se exprimă în ohmi. Compatibilitate cu circuitele de cale. Un circuit de cale poate detecta materialul rulant doar dacă impedanța dintre șine nu depășește o anumită valoare. Această valoare este dată de valoarea impedanței dintre roțile opuse ale osiilor montate și de rezistența la contact de la interfața roată-șină. Cerința exprimată aici în privința interfeței este legată doar de rezistența electrică dintre suprafețele de rulare ale roților opuse ale unei osii montate.	O
1.1.1.3.8.16	Impedanța minimă admisă dintre pantograf și roți	[N,NN]	Impedanța se exprimă în ohmi. Compatibilitate cu circuitele de cale. În sistemele de detectare cu circuite de cale, armonicile generate de sistemul de alimentare cu energie pot produce interferențe și poate apărea astfel un efect încrucișat prin sistemul catenarei de la un fir de cale ferată la altul. O impedanță a vehiculului suficient de mare previne acest lucru.	O
1.1.1.3.8.17	Capacitatea maximă de nisipare	[șir de caractere] selecție unică din lista predefinită: 500 g/800 g/altele (a se preciza)	Capacitatea maximă pentru 30 de secunde. Compatibilitate cu circuitele de cale. Folosirea unei cantități prea mari de nisip comportă riscul ca trenurile să nu fie detectate pe firele de cale ferată echipate cu circuite de cale.	O
1.1.1.3.8.18	Necesitatea ca mecanicul de locomotivă să împiedice utilizarea funcției de nisipare	[D/N]	Compatibilitate cu circuitele de cale în locurile în care nisiparea nu este permisă.	O
1.1.1.3.9	Parametri legați de interferențele electromagnetice			
1.1.1.3.9.1	Existența unor norme privind curentul de întoarcere în șine	[D + link/N]	Compatibilitate cu circuitele de cale și cu detectoarele de roată ale numărătoarelor de osii. Armonicile curentului de tracțiune din șine pot afecta funcționarea circuitelor de cale. Curentul continuu din șine poate satura detectorii numărătoarelor de osii, împiedicând funcționarea acestora. Punct deschis, cu link către normele naționale, dacă acestea există.	O
1.1.1.3.9.2	Existența unor norme privind câmpurile electrice, magnetice și electromagnetice	[D + link/N]	Compatibilitate cu detectoarele de roată. Câmpurile electromagnetice generate de materialul rulant pot afecta funcționarea numărătoarelor de osii și a detectoarelor de roată. Punct deschis, cu link către normele naționale, dacă acestea există.	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.1.1.3.10	Sisteme la nivelul căii ferate pentru situații de avarie			
1.1.1.3.10.1	Sisteme la nivelul căii ferate pentru situații de avarie	[șir de caractere] selecție unică din lista predefinită: nr./1/2/3	Sistem pentru situații de avarie. În caz de defectare a nivelului ETCS pentru exploatarea normală, circulația trenurilor poate fi supervizată în cadrul altui nivel ETCS. Exemplu: nivelul 1 ca mod de avarie pentru nivelul 2.	O
1.1.1.3.10.2	Sisteme de clasa B de protecție, control și avertizare a trenurilor pentru situații de avarie	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: LZB DE/LZB Spania/LZB AT/TVM430/PZB 90/alte (a se preciza)	Sistem pentru situații de avarie. În caz de defectare a ETCS pentru exploatarea normală, circulația trenurilor poate fi supervizată în alt mod. Exemplu: exploatarea trenurilor protejată de un sistem de clasa B și/sau de semnalele de cale ferată.	M
1.1.1.3.11	Parametri de frânare			
1.1.1.3.11.1	Performanța minimă de frânare necesară	[D + link/N]	Pentru calcularea curbelor de frânare în vederea supervizării vitezei. Cerința legată de performanța frânării poate depinde de: — distanța dintre două semnale consecutive (lungimea tronsonului de cale ferată); — viteza trenului; — masa trenului; — declivitate.	A
1.1.1.3.12	Alți parametri legați de CCS			
1.1.1.3.12.1	Pendularea suportată	[D + link/N]	Suportarea funcției de pendulare ajută la circulația cu viteze mai mari în curbe și la scurtarea duratei călătoriilor pe o linie echipată cu ETCS (folosind trenuri din categoria specială „trenuri pendulare” pentru trenurile echipate cu ETCS); dacă această funcție nu este suportată, chiar și trenurile pendulare echipate cu ETCS circulă ca trenuri normale, cu limitări mai mari de viteză în curbe.	A
1.2	PUNCT DE EXPLOATARE			
1.2.0.0.0	Informații generice			
1.2.0.0.0.1	Denumirea punctului de exploatare	[șir de caractere]	Denumirea legată în mod normal de orașul sau satul respectiv sau utilizată în scopuri de coordonare a traficului.	A
1.2.0.0.0.2	Codul de identificare al PE	[AANNNNNNNNNN NNNN]	Cod elaborat pentru STI TAF de PEDS (SEDP – <i>Strategic European Deployment Plan</i>), astfel cum se arată în documentul CEN CWA15541: May2006. Codul este compus din două litere corespunzătoare codului de țară și 14 cifre corespunzătoare codului de loc.	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.2.0.0.3	Cod de identitate național al punctului de exploatare	[șir de caractere]	Identificarea unică a PE sau numărul unic al PE în statul membru.	A
1.2.0.0.4	Tipul punctului de exploatare	[șir de caractere] selecție multiplă din lista predefinită: gară/haltă de călători/terminal de marfă/joncțiune/triaj/alte (a se preciza)	Tipul de instalație legat de funcția sau funcțiile de exploatare dominante.	O
1.2.0.0.5	Amplasamentul punctului de exploatare	[WGS84 + NNN,NN + șir de caractere]	Coordonate geografice conform Sistemului geodezic mondial (WGS) standard și kilometrul sau mila legate de identificarea liniei care definește amplasamentul PE. În mod normal, acesta se situează în centrul PE.	O
1.2.1	FIR DE CALE FERATĂ			
1.2.1.0.0	Informații generice			
1.2.1.0.0.1	Denumirea AI	[șir de caractere]	Administrator de infrastructură înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare [articolul 2 litera (h) din Directiva 2001/14/CE].	O
1.2.1.0.0.2	Identificarea firului de cale ferată	[șir de caractere]	Identificarea unică a firului de cale ferată sau numărul unic al firului de cale ferată în cadrul PE.	O
1.2.1.0.1	Declarații de verificare pentru fire de cale ferată			
1.2.1.0.1.1	Declarație de verificare CE pentru fire de cale ferată (INF)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile CE conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	O – STI
1.2.1.0.1.2	Declarație de demonstrație IE pentru fire de cale ferată (INF)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile privind infrastructura existentă (IE) conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	A – existente
1.2.1.0.2	Parametri de performanță			
1.2.1.0.2.1	Tip de linie	[RN] selecție unică din lista predefinită: I/II/III/IV/V/VI/VII	Importanța unei linii (principale sau de alt tip) și modul de realizare a parametrilor necesari pentru interoperabilitate (linie nouă sau modernizată), conform definiției din STI CR INF. Acest parametru se aplică doar punctelor de exploatare de pe liniile TEN.	O – TEN mare viteză O – TEN convențională

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.2.1.0.2.2	Tip de trafic	[A] selecție unică din lista predefinită: P/F/M	Indică, pentru o categorie de linie menționată în STI, traficul dominant pentru sistemul țintă și parametrii de bază corespunzători [călători (P), marfă (F), mixt (M)] definiți în STI CR INF. Acest parametru se aplică de asemenea și punctelor de exploatare aflate pe linii din afara TEN.	O
1.2.1.0.3	Configurația liniei			
1.2.1.0.3.1	Gabarit interoperabil	[AA] selecție unică din lista predefinită: GA/GB/GC	Gabaritele GA, GB sau GC definite în EN 15273-3:2009, anexa C.	O
1.2.1.0.3.2	Gabarite multinaționale	[șir de caractere]	Gabarit multilateral (secțiunile D.1-D.3 din anexa D la EN 15273-3:2009) sau gabarit internațional (secțiunea C.2.1 din anexa C la EN 15273-3:2009), în afara GA, GB și GC.	O
1.2.1.0.3.3	Gabarite naționale	[șir de caractere]	Gabarit intern, astfel cum este definit în EN 15273:3-2009, sau alt gabarit local.	A
1.2.1.0.4	Parametrii firului de cale ferată			
1.2.1.0.4.1	Ecartamentul nominal al firului de cale ferată	[NNNN] selecție unică din lista predefinită: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	O valoare unică, exprimată în milimetri, care identifică ecartamentul căii ferate. În cazul unui fir de cale ferată cu ecartamente multiple, trebuie să se publice separat un set de date pentru fiecare pereche de șine proiectată a fi exploatată ca fir de cale ferată distinct.	O
1.2.1.0.5	Tunel			
1.2.1.0.5.1	Denumirea AI	[șir de caractere]	Administrator de infrastructură înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare [articolul 2 litera (h) din Directiva 2001/14/CE].	O
1.2.1.0.5.2	Identificarea tunelului	[șir de caractere]	Identificarea unică a tunelului sau numărul unic al tunelului în cadrul statului membru.	A
1.2.1.0.5.3	Declarație de verificare CE pentru tunel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile CE conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	O – STI
1.2.1.0.5.4	Declarație de demonstrație IE pentru tunel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile privind infrastructura existentă (IE) conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	A – existente

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.2.1.0.5.5	Lungimea tunelului	[NNNNN]	Lungimea reală a tunelului (exprimată în metri), de la un capăt la altul, la nivelul părții superioare a șinei. Obligatorie doar pentru tunelurile cu o lungime de cel puțin 100 de metri.	A
1.2.1.0.5.6	Existența unui plan de urgență	[D/N]	Plan elaborat sub conducerea AI, acolo unde este cazul în cooperare cu întreprinderile feroviare, serviciile de urgență și autoritățile relevante pentru fiecare tunel. Acest plan trebuie să fie coerent cu instalațiile de autosalvare, de evacuare și de salvare puse la dispoziție (STI SRT, Decizia 2008/163/CE).	O – STI A – existente
1.2.1.0.6	Peron			
1.2.1.0.6.1	Denumirea AI	[șir de caractere]	Administrator de infrastructură înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare [articolul 2 litera (h) din Directiva 2001/14/CE].	O
1.2.1.0.6.2	Identificarea peronului	[șir de caractere]	Identificarea unică a peronului sau numărul unic al peronului în cadrul PE.	O
1.2.1.0.6.3	Clasificarea peronului	[șir de caractere] selecție unică din lista predefinită: TEN mare viteză/TEN convențională/în afara TEN	Peronul este exploatat ca parte a TEN de mare viteză, TEN convențională sau în afara TEN.	O
1.2.1.0.6.4	Aplicarea STI PRM	[D/N]	Indicarea faptului dacă peronul respectă sau nu STI PRM.	O
1.2.1.0.6.5	Declarație de verificare CE pentru peron (INF/PRM)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile CE conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	O – STI
1.2.1.0.6.6	Declarație de demonstrație IE pentru peron (INF/PRM)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile privind infrastructura existentă (IE) conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	A – existente
1.2.1.0.6.7	Lungimea utilă a peronului	[NNNN]	Lungimea continuă maximă (exprimată în metri) a părții de peron în fața căreia un tren trebuie să rămână staționat în condiții normale de exploatare pentru urcarea și coborârea din tren a călătorilor, ținând cont în mod adecvat de toleranțele la oprire (STI CR INF).	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.2.1.0.6.8	Înălțimea peronului	[NNNN] selecție unică din lista predefinită: 550/760/alte (a se preciza)	Distanța dintre suprafața superioară a peronului și suprafața de rulare a firului de cale ferată adiacent. Aceasta este valoarea nominală, exprimată în milimetri.	O
1.2.1.0.6.9	Instalații fixe pentru plecarea trenurilor de la peron	[șir de caractere]	Echipamente fixe precum oglinzi, camere CCTV puse la dispoziție în cadrul echipamentului de semnalizare pentru a permite personalului de pe peron să indice personalului de tren când să închidă ușile și, odată realizat acest lucru, să pornească trenul.	A
1.2.1.0.6.10	Existența pe peron a mijloacelor de asistență la îmbarcare	[D/N]	Informații cu privire la faptul dacă pe peron există vreun echipament de facilitare a îmbarcării în tren.	O
1.2.2	LINIE SECUNDARĂ			
1.2.2.0.0	Informații generice			
1.2.2.0.0.1	Denumirea AI	[șir de caractere]	Administrator de infrastructură înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare [articolul 2 litera (h) din Directiva 2001/14/CE].	O
1.2.2.0.0.2	Identificarea liniei secundare	[șir de caractere]	Identificarea unică a liniei secundare sau numărul unic al liniei secundare în cadrul PE.	O
1.2.2.0.0.3	Clasificarea liniei secundare	[șir de caractere] selecție unică din lista predefinită: TEN mare viteză/TEN convențională/în afara TEN	Linia secundară este exploatată ca parte a TEN de mare viteză, TEN convențională sau în afara TEN.	O
1.2.2.0.1	Declarații de verificare pentru linii secundare			
1.2.2.0.1.1	Declarație de verificare CE pentru linii secundare (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile CE conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	O – STI
1.2.2.0.1.2	Declarație de demonstrație IE pentru linii secundare (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Număr unic pentru declarațiile privind infrastructura existentă (IE) conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	A – existente

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.2.2.0.2	Parametru de performanță			
1.2.2.0.2.1	Lungimea utilă a liniei secundare	[NNNN]	Lungimea totală a liniei secundare/ liniei de garare, exprimată în metri, unde trenurile pot fi garate în siguranță.	O
1.2.2.0.3	Configurația liniei			
1.2.2.0.3.1	Declivitatea maximă pentru liniile de garare	[N,N]	Valoarea declivității care depășește limita STI de 2,5 – exprimată în milimetri pe metru.	A – existente
1.2.2.0.3.2	Raza minimă a curbei orizontale	[NNN]	Valoarea razei (exprimată în metri) dacă este sub limita minimă dată în STI CR INF sau pentru liniile care nu respectă STI.	A – existente
1.2.2.0.3.3	Raza minimă a curbei verticale	[NNN]	Valoarea razei (exprimată în metri) dacă este sub limita minimă dată în STI CR INF sau pentru liniile care nu respectă STI.	A – existente
1.2.2.0.4	Instalații fixe pentru întreținerea trenurilor			
1.2.2.0.4.1	Existența vidanșării toaletelor	[D + link/N]	Tipul de vidanșare a toaletelor (instalație fixă pentru întreținerea trenurilor), conform definiției din STI INF. Dacă da, adăugați linkul către un document extern.	O
1.2.2.0.4.2	Existența echipamentelor de curățare exterioră a trenurilor	[D + link/N]	Tipul de echipament de curățare exterioră a trenurilor (instalație fixă pentru întreținerea trenurilor), conform definiției din STI INF. Dacă da, adăugați linkul către un document extern.	O
1.2.2.0.4.3	Existența reprovizionării cu apă	[D + link/N]	Tipul de reprovizionare cu apă (instalație fixă pentru întreținerea trenurilor), conform definiției din STI INF. Dacă da, adăugați linkul către un document extern.	O
1.2.2.0.4.4	Existența realimentării cu combustibil	[D + link/N]	Tipul de realimentare cu combustibil (instalație fixă pentru întreținerea trenurilor), conform definiției din STI INF. Dacă da, adăugați linkul către un document extern.	O
1.2.2.0.4.5	Existența reprovizionării cu nisip	[D + link/N]	Tipul de reprovizionare cu nisip (instalație fixă pentru întreținerea trenurilor). Dacă da, adăugați linkul către un document extern.	O
1.2.2.0.4.6	Existența alimentării cu energie electrică de la sol	[D + link/N]	Tipul de alimentare cu energie electrică de la sol (instalație fixă pentru întreținerea trenurilor), conform definiției din STI INF. Dacă da, adăugați linkul către un document extern.	O

Număr	Titlu	Format	Definiție	obligatoriu [O]/alte [A]
1.2.2.0.5	Tunel			
1.2.2.0.5.1	Denumirea AI	[șir de caractere]	Administrator de infrastructură înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare [articolul 2 litera (h) din Directiva 2001/14/CE].	O
1.2.2.0.5.2	Identificarea tunelului	[șir de caractere]	Identificarea unică a tunelului sau numărul unic al tunelului în cadrul statului membru.	A
1.2.2.0.5.3	Declarație de verificare CE pentru tunel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ YYY/NNNNN]	Număr unic pentru declarațiile CE conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	O – STI
1.2.2.0.5.4	Declarație de demonstrație IE pentru tunel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ YYY/NNNNN]	Număr unic pentru declarațiile privind infrastructura existentă (IE) conform cerințelor de format specificate în documentul ERA/INF/10-2009/INT – <i>Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents</i> („Document privind aspectele practice pentru transmiterea documentelor referitoare la interoperabilitate”)	A – existente
1.2.2.0.5.5	Lungimea tunelului	[NNNNN]	Lungimea reală a tunelului (exprimată în metri), de la un capăt la altul, la nivelul părții superioare a șinei. Obligatorie doar pentru tunelurile cu o lungime de cel puțin 100 de metri.	A
1.2.2.0.5.6	Existența unui plan de urgență	[D/N]	Plan elaborat sub conducerea AI, acolo unde este cazul în cooperare cu întreprinderile feroviare, serviciile de urgență și autoritățile relevante pentru fiecare tunel, Acest plan trebuie să fie coerent cu instalațiile de autosalvare, de evacuare și de salvare puse la dispoziție (STI SRT, Decizia 2008/163/CE).	O – STI A – existente

4. INSTRUCȚIUNI DE UTILIZARE

4.1. Procese

Pentru a satisface cererile de date, registrul trebuie să sprijine procesele stabilite în tabelul 2.

Tabelul 2

Lista proceselor

Obținerea de elemente pentru stabilirea compatibilității trenurilor planificate cu ruta	Extragerea caracteristicilor tehnice ale unei anumite rute, în vederea verificării compatibilității tehnice dintre instalațiile fixe și materialul rulant, conform interfeței cu registrul european al tipurilor autorizate de vehicule.
Obținerea de elemente pentru asigurarea compatibilității tehnice a instalațiilor fixe	Extragerea caracteristicilor tehnice ale unui anumit segment de rută, în vederea verificării interfețelor cu sistemul de care este legată la granițe.

Obținerea de elemente pentru proiectarea de subsisteme de material rulant	Extragerea caracteristicilor tehnice ale unei anumite părți ale rețelei, pentru a asigura conformitatea atunci când se proiectează și se autorizează vehicule pentru a fi date în exploatare la nivel de „tip”.
Obținerea de elemente pentru monitorizarea interoperabilității rețelei feroviare a UE	Extragerea caracteristicilor tehnice ale unor anumite părți ale rețelelor, pentru a monitoriza în mod regulat progresul către o rețea interoperabilă a UE prin prisma principalilor indicatori de performanță.

4.2. Ciclul de revizuire

Statele membre actualizează în mod regulat elementele din registru, cel puțin la fiecare trei luni. Una dintre aceste actualizări ar trebui să coincidă cu publicarea anuală a documentului de referință al rețelei.
