



Ediția în limba română

## Comunicări și informări

Anul 59

12 februarie 2016

Cuprins

### III Acte pregătitoare

#### CONSILIU

2016/C 057/01	Poziția în primă lectură (UE) nr. 2/2016 a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană <sup>(1)</sup> Adoptată de Consiliu la 10 decembrie 2015 . . . . .	1
2016/C 057/02	Declarația Comisiei privind documentele explicative . . . . .	59
2016/C 057/03	Expunere de motive a Consiliului: Poziția în primă lectură (UE) nr. 2/2016 a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană . . . . .	60
2016/C 057/04	Poziția în primă lectură (UE) nr. 3/2016 a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța feroviară <sup>(1)</sup> Adoptată de Consiliu la 10 decembrie 2015 . . . . .	64
2016/C 057/05	Declarația Comisiei privind documentele explicative . . . . .	113
2016/C 057/06	Expunere de motive a Consiliului: Poziția în primă lectură (UE) nr. 3/2016 a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța feroviară . . . . .	114

RO

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE



## III

(Acte pregătitoare)

## CONSILIU

## POZIȚIA ÎN PRIMĂ LECTURĂ (UE) NR. 2/2016 A CONSILIULUI

în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

Adoptată de Consiliu la 10 decembrie 2015

(2016/C 057/01)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(2)</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară <sup>(3)</sup>,

întrucât:

- (1) Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(4)</sup> a fost modificată de mai multe ori și în mod substanțial. Întrucât se impun noi modificări, este necesar, din motive de claritate, să se procedeze la reformarea respectivei directive.
- (2) Pentru a permite cetățenilor Uniunii, operatorilor economici și autorităților competente să beneficieze pe deplin de avantajele care decurg din instituirea spațiului feroviar unic european, este adecvat, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelelor feroviare naționale, precum și accesul la aceste rețele și să se pună în aplicare orice măsuri care pot fi necesare în domeniul armonizării standardelor tehnice, astfel cum este prevăzut în articolul 171 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).
- (3) Urmărirea obiectivului interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii ar trebui să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită facilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional în cadrul Uniunii și cu țări terțe, precum și să contribuie la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, modernizarea și exploatarea sistemului feroviar al Uniunii.
- (4) Pentru a contribui la finalizarea spațiului feroviar unic european, a reduce costurile și durata procedurilor de autorizare și a îmbunătăți siguranța feroviară, este oportun să se raționalizeze și să se armonizeze procedurile de autorizare la nivelul Uniunii.

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

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

<sup>(3)</sup> Poziția Parlamentului European din 26 februarie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și poziția în primă lectură a Consiliului din 10 decembrie 2015 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

<sup>(4)</sup> Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

- (5) În numeroase state membre, metrourele, tramvaiele și alte sisteme feroviare ușoare trebuie să respecte cerințele tehnice locale. De regulă, astfel de sisteme de transport public local nu sunt supuse autorizării în cadrul Uniunii. Mai mult, tramvaiele și sistemele feroviare ușoare sunt deseori supuse legislației rutiere din cauza utilizării în comun a infrastructurii. Din aceste motive, nu este nevoie ca astfel de sisteme locale să fie interoperabile și ar trebui, prin urmare, să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive. Acest fapt nu împiedică statele membre să aplice dispozițiile prezentei directive la sistemele feroviare locale, în mod voluntar și dacă consideră adecvat.
- (6) Tramvaiul-tren este un concept de transport public care permite exploatarea combinată atât pe o infrastructură feroviară ușoară, cât și pe o infrastructură feroviară grea. Statelor membre ar trebui să li se permită să excludă din domeniul de aplicare al măsurilor de punere în aplicare a prezentei directive vehiculele utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, numai din motive de conectivitate. În cazul în care tramvaiele-tren utilizează infrastructura feroviară, conformitatea cu toate cerințele esențiale ar trebui asigurată, precum și conformitatea cu nivelul de siguranță preconizat pe liniile relevante. Pentru cazurile transfrontaliere, autoritățile competente ar trebui să coopereze.
- (7) Exploatarea comercială a trenurilor pe tot cuprinsul rețelei feroviare necesită, în special, o compatibilitate excelentă între caracteristicile infrastructurii și cele ale vehiculelor, precum și o interconectare eficientă a sistemelor de informare și comunicații ale diferiților administratori de infrastructură și ale diverselor întreprinderi feroviare. Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de o astfel de compatibilitate și interconectare, același lucru fiind valabil și pentru interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii.
- (8) Cadru de reglementare în domeniul feroviar la nivelul Uniunii și la nivelul statelor membre ar trebui să stabilească roluri și responsabilități clare în vederea asigurării respectării normelor sanitare, de siguranță și privind protecția consumatorilor care se aplică rețelelor feroviare. Prezența directivă nu ar trebui să conducă la o reducere a nivelului de siguranță sau la o creștere a costurilor aferente sistemului feroviar al Uniunii. În acest scop, Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene (denumită în continuare „agenția”), înființată prin Regulamentul (UE) .../... al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup> (\*) și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să își asume întreaga responsabilitate pentru autorizațiile pe care le eliberează.
- (9) Există diferențe majore între reglementările naționale, normele interne și specificațiile tehnice aplicabile sistemelor, subsistemelor și componentelor feroviare, deoarece acestea încorporează tehnici care sunt specifice industriilor naționale și stabilesc dimensiuni și dispozitive specifice, precum și caracteristici speciale. Această situație poate împiedica trenurile să circule fără impedimente pe tot cuprinsul Uniunii.
- (10) Pentru a-și spori competitivitatea la nivel mondial, industriile Uniunii din sectorul feroviar necesită o piață deschisă și competitivă.
- (11) Prin urmare, este adecvat să fie definite cerințe esențiale referitoare la interoperabilitatea feroviară pentru întreaga Uniune, care ar trebui aplicate sistemului feroviar al acesteia.
- (12) Elaborarea unor specificații tehnice de interoperabilitate (STI) a demonstrat necesitatea de a clarifica relația dintre cerințele esențiale și STI, pe de o parte, și standardele europene și alte documente cu caracter normativ, pe de altă parte. În special, ar trebui să se facă o distincție clară între standardele sau părțile din standarde care este necesar să devină obligatorii în vederea realizării obiectivelor prezentei directive și „standardele armonizate” care au fost elaborate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup>. În cazurile în care este strict necesar, STI pot face o trimitere expresă la standarde sau specificații europene, care devin obligatorii din momentul în care STI este aplicabilă.

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

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD) (JO C 56, 12.2.2016, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind standardizarea europeană, de modificare a Directivelor 89/686/CEE și 93/15/CEE ale Consiliului și a Directivelor 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE și 2009/105/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Deciziei 87/95/CEE a Consiliului și a Deciziei nr. 1673/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 316, 14.11.2012, p. 12).

- (13) Pentru a crește cu adevărat competitivitatea sectorului feroviar al Uniunii fără a denatura concurența între principalii actori ai sistemului feroviar al Uniunii, ar trebui ca STI și recomandările agenției referitoare la aceste STI să fie elaborate cu respectarea principiilor deschiderii, consensului și transparenței, definite în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1025/2012.
- (14) Calitatea serviciilor feroviare din Uniune depinde, printre altele, de o compatibilitate excelentă între caracteristicile rețelei (în sensul cel mai larg, și anume părțile fixe ale tuturor subsistemelor vizate) și cele ale vehiculelor (inclusiv componentele de bord ale tuturor subsistemelor vizate). Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de această compatibilitate.
- (15) STI au un impact direct sau potențial asupra personalului implicat în exploatarea și întreținerea subsistemului. Prin urmare, atunci când pregătește STI, agenția ar trebui să consulte partenerii sociali, după caz.
- (16) O STI ar trebui să stabilească toate condițiile pe care urmează să le îndeplinească un element constitutiv de interoperabilitate și procedura care trebuie urmată pentru evaluarea conformității. În plus, este necesară specificarea faptului că orice element constitutiv ar trebui să facă obiectul procedurii de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare indicate în STI și să dețină certificatul corespunzător, care să cuprindă fie evaluarea conformității unui element constitutiv de interoperabilitate, considerat separat, în raport cu specificațiile tehnice care trebuie respectate, fie evaluarea adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate considerat în mediul său feroviar, în raport cu specificațiile tehnice.
- (17) La elaborarea unor noi STI ar trebui să se urmărească întotdeauna asigurarea compatibilității cu subsistemele existente. Acest lucru va contribui la promovarea competitivității sistemului feroviar și la prevenirea unor costuri suplimentare inutile generate de necesitatea de a moderniza sau reînnoi subsistemele existente pentru a asigura compatibilitatea inversă. În cazurile excepționale în care nu va fi posibilă asigurarea compatibilității, ar trebui să fie posibil ca STI să stabilească cadrul necesar pentru a se decide dacă subsistemul existent necesită o nouă decizie sau autorizație de punere în funcțiune ori de introducere pe piață, cu precizarea termenelor aferente.
- (18) Dacă anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, aspectele respective care încă necesită să fie abordate ar trebui identificate ca puncte deschise într-o anexă la respectiva STI. Pentru punctele deschise respective, precum și pentru cazurile specifice, și în scopul conformității cu sistemele existente, ar trebui să se aplice norme naționale, care pot fi adoptate într-un stat membru de către orice autoritate competentă națională, regională sau locală. Pentru a se evita verificările redundante și sarcinile administrative inutile, normele naționale ar trebui clasificate pentru a se stabili echivalența între normele naționale din state membre diferite care tratează aceleași subiecte.
- (19) Ar trebui să se precizeze procedura de urmat în cazul cerințelor esențiale aplicabile unui subsistem care nu au fost încă tratate în STI corespunzătoare. Într-un astfel de caz, organismele responsabile pentru procedurile de evaluare a conformității și de verificare ar trebui să fie organismele desemnate menționate în prezenta directivă.
- (20) Prezenta directivă ar trebui să se aplice întregului sistem feroviar al Uniunii, iar domeniul de aplicare al STI ar trebui să fie extins pentru a include vehiculele și rețelele neincluse în sistemul feroviar transeuropean. Prin urmare, anexa I la Directiva 2008/57/CE ar trebui simplificată.
- (21) Specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de subsisteme și de interfețele acestora pot varia în funcție de utilizarea subsistemelor în cauză, de exemplu în funcție de categoriile de linii și vehicule, în special în scopul asigurării compatibilității între sistemul feroviar de mare viteză și cel convențional.
- (22) Pentru a asigura punerea în aplicare progresivă a interoperabilității feroviare în întreaga Uniune și a reduce treptat diversitatea sistemelor existente, STI ar trebui să specifice dispozițiile care se aplică în cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente și pot să includă propuneri pentru finalizarea în etape a sistemului vizat. Cu toate acestea, în vederea menținerii competitivității sectorului feroviar și pentru a evita costurile nejustificate, intrarea în vigoare a unor STI noi sau modificate nu ar trebui să conducă la o adaptare imediată a vehiculelor și a infrastructurii la noile specificații.
- (23) STI ar trebui să precizeze în ce moment modernizarea și reînnoirea infrastructurii și a vehiculelor necesită o nouă autorizație. În toate cazurile, pentru modernizarea și reînnoirea infrastructurii, solicitantul ar trebui să prezinte prin intermediul ghișeului unic menționat în Regulamentul (UE) 2015/... (\*) un dosar autorității naționale de siguranță, pentru ca aceasta să poată decide dacă este necesară o autorizație nouă, pe baza criteriilor stabilite în prezenta

---

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014(COD).

directivă. În cazul modernizării și reînnoirii vehiculelor care dețin o autorizație de introducere pe piață, solicitantul ar trebui să poată decide dacă este nevoie să solicite o nouă autorizație de la autoritatea națională de siguranță sau de la agenție, pe baza criteriilor stabilite în prezenta directivă.

- (24) Ținând seama de abordarea treptată pentru eliminarea obstacolelor din calea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și, prin urmare, de timpul necesar pentru adoptarea STI, ar trebui luate măsuri pentru a se evita o situație în care statele membre adoptă noi norme naționale ori inițiază proiecte care sporesc diversitatea sistemului actual.
- (25) Pentru a elimina obstacolele din calea interoperabilității și ca urmare a extinderii domeniului de aplicare al STI la întregul sistem feroviar al Uniunii, ar trebui să se reducă treptat volumul de norme naționale. Normele naționale strict legate de sistemele existente ar trebui să fie diferențiate de cele necesare pentru a acoperi punctele deschise din STI. Normele de cel din urmă tip ar trebui eliminate treptat ca urmare a închiderii punctelor deschise din STI.
- (26) Normele naționale ar trebui să fie redactate și publicate astfel încât să poată fi înțelese de orice utilizator potențial al unei rețele naționale. Aceste norme fac adesea trimitere la alte documente, precum standardele naționale, standardele europene, standardele internaționale sau alte specificații tehnice care ar putea fi parțial sau complet protejate prin drepturi de proprietate intelectuală. Prin urmare, obligația de publicare nu ar trebui să se aplice documentelor menționate direct sau indirect de norma națională.
- (27) Adoptarea unei abordări treptate respectă nevoile speciale ale obiectivului de interoperabilitate a sistemului feroviar al Uniunii, caracterizat prin existența unor vehicule și infrastructuri naționale învechite care necesită investiții mari pentru adaptare și înnoire, și ar trebui să se acorde o atenție specială menținerii competitivității transportului pe căile ferate în raport cu alte moduri de transport.
- (28) Având în vedere întinderea și complexitatea sistemului feroviar al Uniunii, s-a dovedit necesar, din motive practice, ca acesta să fie divizat în următoarele subsisteme: infrastructură, control-comandă și semnalizare terestre, control-comandă și semnalizare la bord, energie, material rulant, exploatare și management al traficului, întreținere și aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă. Este necesar ca pentru fiecare dintre aceste subsisteme să fie precizate cerințele esențiale și să fie stabilite specificațiile tehnice, îndeosebi în ce privește elementele constitutive și interfețele, în vederea respectării acestor cerințe esențiale. Același sistem este divizat în capital fix și circulant, care cuprinde, pe de o parte, rețeaua, care este compusă din linii, stații, terminale și orice alte echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatării continue și în condiții de siguranță a sistemului, și, pe de altă parte, toate vehiculele care circulă în această rețea. Prin urmare, în sensul prezentei directive, un vehicul este compus dintr-un subsistem (material rulant) și, după caz, alte subsisteme (în special subsistemul control-comandă și semnalizare la bord). Deși sistemul este divizat în mai multe elemente, agenția ar trebui să aibă o privire de ansamblu asupra acestuia în vederea promovării siguranței și a interoperabilității.
- (29) Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap la care Uniunea este parte stabilește accesibilitatea ca fiind unul dintre principiile sale generale și impune statelor participante să ia măsurile adecvate pentru a garanta accesul persoanelor cu handicap în condiții egale cu celelalte persoane, inclusiv prin elaborarea, promulgarea și monitorizarea punerii în aplicare a unor standarde minime și orientări privind accesibilitatea. Prin urmare, accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă este o cerință esențială pentru interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii.
- (30) Nicio persoană nu poate fi discriminată, direct sau indirect, în baza unui handicap. Pentru ca toți cetățenii Uniunii să se poată bucura de beneficiile instituirii unui spațiu feroviar unic european, statele membre ar trebui să promoveze un sistem feroviar accesibil tuturor.
- (31) Punerea în aplicare a dispozițiilor privind interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii nu ar trebui să genereze costuri nejustificate sau să submineze păstrarea interoperabilității rețelelor feroviare existente.
- (32) STI au, de asemenea, un impact asupra condițiilor de utilizare a transportului feroviar de către beneficiari și, în consecință, este necesar ca aceștia să fie consultați asupra aspectelor care îi privesc, inclusiv organizațiile persoanelor cu handicap, dacă este cazul.
- (33) Fiecare stat membru vizat ar trebui să aibă posibilitatea de a nu aplica anumite STI într-un număr limitat de situații justificate în mod corespunzător. Situațiile respective și procedurile de urmat în cazul neaplicării unui anumit STI ar trebui definite în mod clar.
- (34) Elaborarea STI și aplicarea lor la sistemul feroviar al Uniunii nu ar trebui să împiedice inovația tehnologică, care ar trebui să fie direcționată spre ameliorarea performanțelor economice.

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

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

<sup>(2)</sup> Directiva (UE) .../... a Parlamentului European și a Consiliului din ... privind siguranța feroviară (JO L...).

(\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD) (a se vedea pagina 64 din prezentul Jurnal Oficial).

înțeles ca fiind o încălcare gravă a obligațiilor legale sau a cerințelor de siguranță, care poate provoca, ca atare sau într-o succesiune de evenimente cauzale, un accident sau un accident grav. Procesul de revocare ar trebui să fie sprijinit de un schimb de informații adecvat între agenție și autoritățile naționale de siguranță, inclusiv prin utilizarea de registre.

- (45) Rolurile și responsabilitățile care revin fiecărui actor implicat ar trebui clarificate în raport cu procedurile privind introducerea pe piață și utilizarea vehiculelor și cu cele privind punerea în funcțiune a instalațiilor fixe.
- (46) Agenția și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să coopereze și să își împartă în mod corespunzător competențele legate de eliberarea autorizațiilor, respectându-se cerințele în materie de siguranță. În acest scop, ar trebui instituite acorduri de cooperare între agenție și autoritățile naționale de siguranță.
- (47) Pentru a asigura respectarea de către echipamentele Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) a specificațiilor relevante în vigoare și pentru a evita ca cerințele suplimentare referitoare la ERTMS să submineze interoperabilitatea sa, agenția ar trebui să îndeplinească rolul de „autoritate responsabilă de sistem pentru ERTMS”. În acest scop, agenția ar trebui să fie responsabilă de evaluarea soluțiilor tehnice avute în vedere înainte ca orice cerere de oferte referitoare la echipamentele ERTMS terestre să fie lansată sau publicată, în scopul de a verifica dacă soluțiile tehnice respective sunt conforme cu STI relevante și sunt pe deplin interoperabile.

În cursul procedurii de verificare ar trebui evitată orice suprapunere între evaluarea efectuată de către agenție și atribuțiile organismelor notificate. Solicitantul ar trebui, prin urmare, să informeze agenția dacă procedura de verificare desfășurată de organismul notificat a început deja sau dacă există deja un certificat de conformitate disponibil. Solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a opta pentru solicitarea acestei evaluări din partea agenției fie pentru fiecare proiect ERTMS în parte, fie pentru o combinație de proiecte, o linie, un grup de linii sau o rețea.

- (48) Intrarea în vigoare a prezentei directive nu ar trebui să întârzie desfășurarea proiectelor ERTMS pentru care procesul de depunere a ofertelor sau de contractare a fost finalizat.
- (49) Pentru a facilita introducerea pe piață a vehiculelor și pentru a reduce sarcina administrativă, ar trebui introdusă noțiunea de autorizație de introducere pe piață a unui vehicul care este valabilă în întreaga Uniune. Deși autorizațiile de introducere pe piață permit tranzacționarea comercială a vehiculelor oriunde pe piața Uniunii, un vehicul poate fi folosit numai în cadrul zonei de utilizare pentru care este acordată autorizația. În acest context, orice extindere a zonei de utilizare ar trebui să facă obiectul unei autorizații actualizate pentru vehicul. Este necesar ca vehiculele deja autorizate în temeiul directivelor anterioare să primească, de asemenea, o autorizație de introducere pe piață în cazul în care sunt destinate să fie folosite în rețele care nu sunt acoperite de autorizația respectivă.
- (50) În cazul în care zona de utilizare este limitată la o rețea sau rețele în interiorul unui stat membru, solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a alege între a-și trimite cererea de autorizare a vehiculului, prin intermediul ghișeului unic menționat în Regulamentul (UE) 2015/... (\*), la autoritatea națională de siguranță a statului membru respectiv sau la agenție. Alegerea făcută de solicitant ar trebui să fie obligatorie până la finalizarea sau încetarea solicitării.
- (51) Solicitantul ar trebui să aibă la dispoziție o cale de atac adecvată, care să poată fi folosită împotriva deciziei agenției sau a autorităților naționale de siguranță sau în cazul nerespectării de către acestea a obligației de acțiune. Totodată, ar trebui instituite dispoziții procedurale și de soluționare a litigiilor clare pentru situațiile în care agenția și autoritățile naționale de siguranță au opinii divergente cu privire la evaluările realizate în vederea emiterii autorizațiilor pentru vehicule.
- (52) Măsurile specifice, inclusiv de acorduri de cooperare, ar trebui să țină seama de particularitățile situației geografice și istorice din anumite state membre, asigurând-se în același timp buna funcționare a pieței interne.
- (53) În cazul în care exploatarea se limitează la rețele care necesită cunoștințe de specialitate specifice, din considerente geografice sau istorice, precum și în cazul în care astfel de rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar al Uniunii, solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a îndeplini formalitățile necesare la nivel local, prin interacțiunea cu autoritățile naționale de siguranță relevante. În acest scop, pentru a reduce sarcina administrativă și costurile, ar trebui ca acordurile de cooperare care urmează să fie încheiate între agenție și autoritățile naționale de siguranță relevante să poată prevedea repartizarea adecvată a atribuțiilor, fără a se aduce atingere asumării de către agenție a responsabilității finale în ceea ce privește emiterea autorizației.

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014(COD).



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

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

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

---

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

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII GENERALE

#### Articolul 1

#### Obiectul și domeniul de aplicare

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

(2) Prezenta directivă stabilește, pentru fiecare subsistem, dispozițiile referitoare la elementele constitutive de interoperabilitate, la interfețe și proceduri, precum și condițiile de compatibilitate generală a sistemului feroviar al Uniunii necesare pentru realizarea interoperabilității sale.

(3) Prezenta directivă nu se aplică:

(a) metrourilor;

(b) tramvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule;

(c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar al Uniunii și sunt destinate exclusiv exploatarea serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderilor care operează exclusiv pe aceste rețele.

(4) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al măsurilor de punere în aplicare a prezentei directive:

(a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile abătute, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul desfășurării activității proprii de transport de mărfuri sau al transportului de persoane în scopuri necomerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;

(b) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică;

(c) infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule pentru sistemul feroviar greu în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective; și

(d) vehicule utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, exclusiv în scopul conectivității.

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

(a) statele membre vizate se asigură că se adoptă norme naționale sau alte măsuri accesibile relevante pentru a garanta faptul că aceste tramvaie-tren îndeplinesc cerințele esențiale relevante;

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

---

(\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

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

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

#### Articolul 2

#### Definiții

În sensul prezentei directive:

1. „sistemul feroviar al Uniunii” înseamnă elementele enumerate în anexa I;
2. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea unui sistem feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță;
3. „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar adecvat pentru circulația pe roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale;
4. „rețea” înseamnă liniile, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatarii continue și în condiții de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii;
5. „subsisteme” înseamnă părțile structurale sau funcționale ale sistemului feroviar al Uniunii, așa cum sunt prevăzute în anexa II;
6. „subsistem mobil” înseamnă subsistemul material rulant și subsistemul control-comandă și semnalizare la bord;
7. „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau destinat să fie încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar, inclusiv atât obiectele tangibile, cât și cele intangibile;
8. „produs” înseamnă un produs obținut printr-un proces de producție, inclusiv elemente constitutive de interoperabilitate și subsistemele;
9. „cerințe esențiale” înseamnă toate condițiile prevăzute în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar al Uniunii, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;
10. „specificație europeană” înseamnă o specificație care face parte dintr-una din următoarele categorii:
  - o cerință tehnică comună, astfel cum este definită la anexa VIII la Directiva 2014/25/UE;
  - un acord tehnic european, astfel cum este definit la articolul 60 din Directiva 2014/25/CE; sau
  - un standard european, astfel cum este definit la articolul 2 punctul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;
11. „specificație tehnică de interoperabilitate” (STI) înseamnă o specificație adoptată în conformitate cu prezenta directivă care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii;
12. „parametru de bază” înseamnă orice condiție tehnică, de exploatare sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI relevante;
13. „caz special” înseamnă orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI, în mod temporar sau definitiv, din cauza constrângerilor geografice, topografice sau de mediu urban sau de compatibilitate cu sistemul existent, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua Uniunii, gabaritul, ecartamentul sau entraxa liniilor de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din țări sau destinate acestora;
14. „modernizare” înseamnă orice lucrare majoră de modificare a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE”, în cazul în care există un astfel de dosar, și care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;
15. „reînnoire” înseamnă orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;
16. „sistem feroviar existent” înseamnă infrastructura compusă din liniile și instalațiile fixe ale rețelei feroviare existente, precum și vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;

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

---

(\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

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

### Articolul 3

#### Cerințe esențiale

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

### CAPITOLUL II

#### SPECIFICAȚII TEHNICE DE INTEROPERABILITATE

### Articolul 4

#### Conținutul STI

- (1) Fiecare subsistem definit în anexa II intră sub incidența unei STI. După caz, un subsistem poate intra sub incidența mai multor STI, iar sub incidența unei STI pot intra mai multe subsisteme.
- (2) Subsistemele fixe trebuie să fie conforme cu STI și cu normele naționale în vigoare în momentul solicitării autorizației de punere în funcțiune în conformitate cu prezenta directivă și fără a aduce atingere alineatului (3) litera (f).

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

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

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

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

- (a) indică domeniul său de aplicare (partea de rețea sau vehiculele menționate în anexa I; subsistemul sau partea de subsistem menționate în anexa II);
- (b) stabilește cerințele esențiale pentru fiecare subsistem vizat și interfețele acestuia cu alte subsisteme;
- (c) stabilește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de către subsistem și interfețele acestuia cu alte subsisteme. Dacă este necesar, aceste specificații pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului, de exemplu în conformitate cu categoriile de linii, noduri și/sau vehicule prevăzute în anexa I;
- (d) determină elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv al standardelor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii;
- (e) indică, pentru fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, pe de o parte, sau a verificării „CE” a subsistemelor, pe de altă parte. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în Decizia 2010/713/UE a Comisiei <sup>(1)</sup>;
- (f) indică strategia de aplicare a STI. În special, este necesar să se precizeze etapele care trebuie finalizate ținând seama de costurile și beneficiile estimate și de repercusiunile previzionate asupra părților interesate afectate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea STI constituie norma. În cazurile în care este necesară punerea în aplicare coordonată a unei STI, de exemplu de-a lungul unui coridor sau între administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, strategia poate include propuneri privind finalizarea în etape;
- (g) indică, pentru personalul vizat, calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță la locul de muncă cerute pentru exploatarea și întreținerea subsistemului în cauză, precum și pentru aplicarea STI;
- (h) indică dispozițiile aplicabile subsistemelor și vehiculelor existente, în special în cazul modernizării și al reînnoirii, și în astfel de cazuri, lucrările de modificare care impun solicitarea unei noi autorizații;
- (i) indică parametrii vehiculului și ai subsistemelor fixe care trebuie verificați de întreprinderea feroviară și procedurile care trebuie aplicate pentru verificarea acestor parametri după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculului și înainte de prima utilizare a vehiculului pentru a se asigura compatibilitatea dintre vehicule și rutele pe care acestea sunt destinate să fie folosite.

(4) Fiecare STI este elaborată pe baza examinării subsistemului existent și indică un subsistem-țintă care poate fi obținut în mod progresiv și într-un interval de timp rezonabil. În acest fel, adoptarea STI și respectarea acestora facilitează realizarea progresivă a interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii.

(5) STI mențin în mod corespunzător compatibilitatea sistemului feroviar existent al fiecărui stat membru. În acest scop, pot fi prevăzute cazuri speciale pentru fiecare STI, atât în ceea ce privește rețeaua, cât și în ceea ce privește vehiculele, în special în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul sau entraxa liniilor de cale ferată, precum și vehiculele provenite din țări sau destinate acestora. Pentru fiecare caz specific, STI prevăd modalitățile de aplicare a elementelor din STI prevăzute la alineatul (3) literele (c)-(g).

---

<sup>(1)</sup> Decizia 2010/713/UE a Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind modulele pentru procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și de verificare CE care trebuie utilizate în specificațiile tehnice de interoperabilitate adoptate în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 319, 12.8.1998, p. 1).

(6) În cazul în care anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, acestea se identifică în mod clar într-o anexă la STI ca puncte deschise.

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

(8) Atunci când este strict necesar pentru realizarea obiectivelor prezentei directive, STI pot conține o trimitere explicită, clar identificată, la standarde sau specificații europene sau internaționale sau la documente tehnice publicate de agenție. În astfel de cazuri, aceste standarde, specificații (sau părți relevante ale acestora) sau documente tehnice sunt considerate anexe la STI respectivă și devin obligatorii din momentul în care STI este aplicabilă. În lipsa unor astfel de standarde, specificații sau documente tehnice și până la elaborarea acestora, se poate face trimitere la alte documente normative identificate în mod clar, care sunt ușor accesibile și care se află în domeniul public.

#### Articolul 5

### Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI

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

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

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

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

Fiecare proiect de STI se elaborează în următoarele etape:

- (a) agenția identifică parametrii de bază pentru STI, precum și interfețele cu alte subsisteme și oricare alt caz specific care ar putea fi necesar;
- (b) agenția elaborează proiectul de STI pe baza parametrilor de bază menționați la litera (a). După caz, agenția ține seama de progresul tehnic, de lucrările de standardizare realizate deja, de grupurile de lucru stabilite deja și de lucrările de cercetare recunoscute.



(3) La elaborarea sau revizuirea fiecărei STI, inclusiv a parametrilor de bază, agenția ține seama de costurile și beneficiile estimate pentru toate soluțiile tehnice analizate, împreună cu interfețele dintre ele, în vederea formulării și implementării celor mai viabile soluții. Evaluarea respectivă indică consecințele probabile pentru toți operatorii și agenții economici în cauză și ține seama în mod corespunzător de cerințele Directivei (UE) .../... (\*). Statele membre participă la această evaluare prin furnizarea, după caz, a datelor solicitate.

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

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

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

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

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

(9) Atunci când elaborează sau revizuieste STI, agenția ia în considerare avizul partenerilor sociali în privința calificărilor profesionale și a condițiilor de sănătate și de siguranță la locul de muncă menționate la articolul 4 alineatul (3) litera (g). În acest scop, agenția consultă partenerii sociali înainte de a prezenta Comisiei recomandări cu privire la STI și la modificările aduse acestora. Partenerii sociali sunt consultați în cadrul comitetului de dialog sectorial instituit în conformitate cu Decizia 98/500/CE a Comisiei <sup>(1)</sup>. Partenerii sociali își emit avizul în termen de trei luni de la consultare.

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

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

#### Articolul 6

#### Deficiențe ale STI

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

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

(\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

(\*\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

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

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

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

#### Articolul 7

#### Neaplicarea STI

(1) Statele membre pot permite solicitantului să nu aplice una sau mai multe STI sau părți ale acestora în următoarele cazuri:

- (a) pentru un proiect de subsistem nou sau de parte a acestuia, pentru reînnoirea sau modernizarea unui sistem existent sau a unei părți a acestuia sau pentru orice element menționat la articolul 1 alineatul (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care face obiectul unui contract în curs de executare la data aplicării STI vizate;
- (b) în cazul în care, în urma unui accident sau a unui dezastru natural, condițiile pentru refacerea rapidă a rețelei nu permit, din punct de vedere economic sau tehnic, aplicarea parțială sau totală a STI pertinente, caz în care neaplicarea STI este limitată la perioada care precede refacerea rețelei;
- (c) pentru orice proiect de reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent sau a unei părți a acestuia, în cazul în care aplicarea STI vizate ar compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau compatibilitatea sistemului feroviar din statul membru respectiv, de exemplu în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul, entraxa de cale ferată sau tensiunea de alimentare a liniilor electrificate;
- (d) pentru vehiculele care circulă spre sau dinspre țări terțe în care ecartamentul liniilor de cale ferată diferă de ecartamentul rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii;
- (e) pentru un proiect de subsistem nou sau de reînnoire sau modernizare a unui subsistem existent pe teritoriul statului membru respectiv, în cazul în care rețeaua sa feroviară este separată sau izolată de mare sau separată ca urmare a unor condiții geografice speciale de rețeaua feroviară din restul Uniunii.

(2) În cazul menționat la alineatul (1) litera (a), statul membru în cauză transmite Comisiei, în termen de un an de la data intrării în vigoare a fiecărei STI, o listă de proiecte care se desfășoară pe teritoriul său și care, în opinia statului membru vizat, se află într-un stadiu avansat de dezvoltare.

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

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

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

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

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

(7) Comisia adoptă o decizie în termen de patru luni de la prezentarea cererii susținute de dosarul complet. În absența unei astfel de decizii, cererea este considerată acceptată.

---

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

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

### CAPITOLUL III

#### ELEMENTELE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

##### Articolul 8

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

- (1) Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că elementele constitutive de interoperabilitate sunt:
- (a) introduse pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii și respectă în același timp cerințele esențiale;
  - (b) folosite în zona lor de utilizare conform destinației și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător.

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

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

##### Articolul 9

#### **Conformitate și adecvare pentru utilizare**

- (1) Statele membre și agenția consideră că un element constitutiv de interoperabilitate îndeplinește cerințele esențiale în cazul în care respectă condițiile prevăzute în respectiva STI sau în specificațiile europene corespunzătoare, elaborate pentru respectarea condițiilor respective. Declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare atestă faptul că elementele constitutive de interoperabilitate au făcut obiectul procedurilor menționate în STI corespunzătoare de evaluare a conformității sau adecvării pentru utilizare.
- (2) În cazul în care STI impune acest lucru, declarația „CE” este însoțită de:
- (a) un certificat emis de către unul sau mai multe organisme notificate privind conformitatea intrinsecă a unui element constitutiv de interoperabilitate, analizat în mod izolat, în raport cu specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte;
  - (b) un certificat emis de către unul sau mai multe organisme notificate privind adecvarea pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate analizat în mediul său feroviar, în special în cazul cerințelor funcționale vizate.
- (3) Declarația „CE” este datată și semnată de producător sau de reprezentantul său autorizat.
- (4) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modelul declarației de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, precum și lista documentelor însoțitoare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).
- (5) Piese de schimb pentru subsisteme care sunt deja puse în funcțiune în momentul intrării în vigoare a STI corespunzătoare pot fi instalate în aceste subsisteme fără a supune cerințelor menționate la alineatul (1).
- (6) STI pot prevedea o perioadă tranzitorie pentru produsele feroviare identificate de STI respective ca elemente constitutive de interoperabilitate care au fost deja introduse pe piață în momentul intrării în vigoare a STI. Aceste elemente constitutive trebuie să respecte articolul 8 alineatul (1).

*Articolul 10***Procedură pentru declarația de conformitate „CE” sau adecvare pentru utilizare**

- (1) Pentru a întocmi declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate, producătorul sau reprezentantul său autorizat aplică dispozițiile prevăzute în STI relevante.
- (2) În cazul în care STI corespunzătoare impune acest lucru, evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate este efectuată de organismul notificat căruia producătorul sau reprezentantul său autorizat i-a prezentat cererea.
- (3) Atunci când elementele constitutive de interoperabilitate fac obiectul altor acte juridice ale Uniunii, care privesc alte aspecte, declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare precizează că aceste elemente constitutive de interoperabilitate respectă și cerințele acestor acte juridice.
- (4) Atunci când nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu a respectat obligațiile prevăzute la alineatele (1) și (3), aceste obligații revin oricărei persoane care introduce pe piață elemente constitutive de interoperabilitate. În sensul prezentei directive, aceleași obligații se aplică oricărei persoane care assemblează elemente constitutive de interoperabilitate sau părți ale acestora de proveniență diversă, sau care produce elemente constitutive de interoperabilitate pentru uz propriu.
- (5) Dacă un stat membru constată că declarația „CE” a fost întocmită în mod necorespunzător, acesta se asigură că elementul constitutiv de interoperabilitate nu este introdus pe piață. În acest caz, producătorului sau reprezentantului său autorizat i se solicită să aducă elementul constitutiv de interoperabilitate la o stare de conformitate în condițiile formulate de statul membru respectiv.

*Articolul 11***Neconformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale**

- (1) Atunci când constată că este puțin probabil ca un element constitutiv de interoperabilitate, care face obiectul declarației de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare și care a fost introdus pe piață, să respecte cerințele esențiale dacă este utilizat cu destinația planificată, un stat membru ia măsurile necesare pentru a-i restrânge domeniul de aplicare, a interzice utilizarea sa, a-l retrage de pe piață sau a-l rechema. Statul membru informează de îndată Comisia, agenția și celelalte state membre cu privire la măsurile adoptate și motivează decizia sa, precizând în special dacă lipsa conformității are drept cauză:
  - (a) neîndeplinirea cerințelor esențiale;
  - (b) aplicarea incorectă a specificațiilor europene, atunci când se are în vedere aplicarea unor astfel de specificații;
  - (c) inadecvarea specificațiilor europene.
- (2) Agenția, pe baza unui mandat din partea Comisiei, inițiază, de îndată, procesul de consultare cu părțile în cauză și, în orice caz, în termen de 20 de zile de la data primirii respectivului mandat. Atunci când, după consultare, agenția stabilește că măsura este nejustificată, agenția informează de îndată Comisia, statul membru care a avut inițiativa și celelalte state membre, precum și producătorul sau reprezentantul său autorizat. În cazul în care stabilește că măsura este justificată, agenția informează imediat statele membre.
- (3) Atunci când decizia menționată la alineatul (1) este rezultatul unei inadecvări a specificațiilor europene, statele membre, Comisia sau agenția, după caz, aplică una sau mai multe dintre următoarele măsuri:
  - (a) retragerea totală sau parțială a specificațiilor respective din publicațiile care le conțin;
  - (b) dacă specificația relevantă este un standard armonizat, limitarea sau retragerea standardului respectiv în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;
  - (c) revizuirea STI în conformitate cu articolul 6.
- (4) Atunci când un element constitutiv de interoperabilitate care face obiectul declarației de conformitate „CE” nu respectă cerințele esențiale, statul membru competent ia măsuri adecvate împotriva oricărei entități care a întocmit declarația și informează Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

## CAPITOLUL IV

## SUBSISTEME

## Articolul 12

**Libera circulație a subsistemelor**

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

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

## Articolul 13

**Conformitatea cu STI și cu normele naționale**

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

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

- (a) atunci când STI nu acoperă sau nu acoperă integral anumite aspecte care corespund cerințelor esențiale, inclusiv punctele deschise menționate la articolul 4 alineatul (6);
- (b) atunci când a fost notificată neaplicarea uneia sau mai multor STI sau a unor părți ale acestora în temeiul articolului 7;
- (c) atunci când un caz special impune aplicarea unor norme tehnice care nu sunt incluse în STI relevantă;
- (d) în cazul normelor naționale utilizate pentru a specifica sistemele existente, limitate la scopul evaluării compatibilității tehnice a vehiculului cu rețeaua;
- (e) în cazul rețelelor și vehiculelor care nu fac obiectul STI;
- (f) ca măsură preventivă de urgență temporară, în special în urma unui accident.

## Articolul 14

**Notificarea normelor naționale**

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

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

(\*) Data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*) JO: a se introduce data: șase luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

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

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

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

(a) în cazul în care o STI nu respectă în întregime cerințele esențiale;

(b) ca măsură preventivă de urgență, în special în urma unui accident.

(5) Statele membre transmit, prin sistemul informatic adecvat în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) .../... (\*), proiectul noilor norme naționale agenției și Comisiei în vederea examinării înainte de introducerea preconizată a noii norme propuse în sistemul juridic național, în timp util și în termenele menționate la articolul 25 alineatul (1) din Regulamentul (UE) .../... (\*) și furnizează o justificare pentru introducerea noii norme naționale. Statele membre se asigură că proiectul este suficient de avansat pentru a permite agenției să își desfășoare examinarea în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (UE) .../... (\*).

(6) În momentul adoptării unei noi norme naționale, statele membre o notifică agenției și Comisiei prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) .../... (\*).

(7) În cazul măsurilor preventive de urgență, statele membre pot adopta și aplica o nouă normă națională imediat. Respectiva normă este notificată în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul (UE) .../... (\*) și sub rezerva evaluării din partea agenției, în conformitate cu articolul 26 alineatele (1), (2) și (5) din respectivul Regulament.

(8) Atunci când notifică o normă națională menționată la alineatul (1) sau o nouă normă, statele membre oferă o justificare a necesității acestei norme pentru a satisface o cerință esențială care nu este deja acoperită de STI relevantă.

(9) Agenția examinează proiectele de norme naționale și normele naționale menționate la alineatul (1) în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 25 și 26 din Regulamentul (UE) .../... (\*).

(10) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, clasificarea normelor naționale notificate în diferite grupe, cu scopul de a facilita acceptarea reciprocă în diferite state membre, precum și introducerea pe piață a vehiculelor, inclusiv compatibilitatea dintre echipamentele fixe și mobile. Respectivele acte de punere în aplicare se bazează pe progresele realizate de agenție în domeniul acceptării reciproce și sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).

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

(11) Statele membre pot decide să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, statele membre menționează normele și restricțiile respective în registrele de infrastructură menționate la articolul 49.

(12) Normele naționale notificate în temeiul prezentului articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(1)</sup>.

(13) Normele naționale care nu au fost notificate în conformitate cu prezentul articol nu se aplică în sensul prezentei directive.

---

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

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

*Articolul 15***Procedura de întocmire a declarației de verificare „CE”**

- (1) Pentru întocmirea declarației de verificare „CE” necesare pentru introducerea pe piață și punerea în funcțiune menționate la capitolul V, solicitantul solicită organismului sau organismelor de evaluare a conformității pe care le-a selectat în acest scop să aplice procedura de verificare „CE” stabilită în anexa IV.
- (2) Solicitantul întocmește declarația de verificare „CE” a unui subsistem. Solicitantul declară pe răspunderea sa exclusivă că subsistemul în cauză a fost supus procedurilor de verificare relevante și respectă cerințele din dreptul relevant al Uniunii și orice norme naționale relevante. Declarația de verificare „CE” și documentele însoțitoare sunt datate și semnate de solicitant.
- (3) Atribuțiile organismului notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem încep din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea introducerii pe piață sau a punerii în funcțiune a subsistemului. Aceasta poate include, în conformitate cu STI relevantă, și verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat.
- (4) Solicitantul este responsabil de întocmirea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare „CE”. Acest dosar tehnic conține toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului și, după caz, toate documentele care atestă conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate. Dosarul conține, de asemenea, toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiuni referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere.
- (5) În cazul reînnoirii sau modernizării unui subsistem care duc la o modificare a dosarului tehnic și afectează valabilitatea procedurilor de verificare care au avut loc deja, solicitantul evaluează necesitatea unei noi declarații de verificare „CE”.
- (6) Organismul notificat poate emite declarații intermediare de verificare pentru anumite etape ale procedurii de verificare sau anumite părți ale subsistemului.
- (7) În cazul în care STI relevante permit acest lucru, organismul notificat poate emite certificate de verificare pentru unul sau mai multe subsisteme sau anumite părți ale subsistemelor respective.
- (8) Statele membre desemnează organismele responsabile pentru desfășurarea procedurii de verificare în raport cu normele naționale. În acest sens, organismele desemnate sunt responsabile pentru atribuțiile pe care le implică. Fără a aduce atingere articolului 30, un stat membru poate numi un organism notificat drept organism desemnat, caz în care întregul proces poate fi desfășurat de un singur organism de evaluare a conformității.
- (9) Comisia poate specifica, prin intermediul actelor de punere în aplicare:
- (a) detaliile procedurii de verificare „CE” pentru subsisteme, inclusiv procedura de verificare în cazul normelor naționale și documentele care urmează a fi depuse de solicitant în scopul respectivei proceduri;
  - (b) modelele de declarație de verificare „CE”, inclusiv în cazul unei modificări a subsistemului sau în cazul unor verificări suplimentare, declarația intermediară de verificare și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care trebuie să însoțească aceste declarații, precum și modelele certificatului de verificare.

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

*Articolul 16***Neconformitatea subsistemelor cu cerințele esențiale**

- (1) Atunci când constată că un subsistem structural care face obiectul unei declarații de verificare „CE” însoțite de dosarul tehnic nu este pe deplin conform cu prezenta directivă și, în special, nu îndeplinește cerințele esențiale, un stat membru poate solicita efectuarea de verificări suplimentare.
- (2) Statul membru solicitant informează imediat Comisia cu privire la verificările suplimentare solicitate și prezintă motivele care le justifică. Comisia consultă părțile interesate.

- (3) Statul membru solicitant precizează dacă nerespectarea în întregime a prezentei directive se datorează:
- (a) nerespectării cerințelor esențiale sau a unei STI sau aplicării incorecte a unei STI, cazuri în care, Comisia informează de îndată statul membru în care își are reședința persoana care a întocmit declarația de verificare „CE” eronată și îi solicită statului membru în cauză să ia măsurile corespunzătoare;
  - (b) caracterului inadecvat al unei STI, caz în care, se aplică procedura de modificare a STI menționată la articolul 6.

#### Articolul 17

### Prezumția de conformitate

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

#### CAPITOLUL V

### INTRODUCEREA PE PIAȚĂ ȘI PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE

#### Articolul 18

### Autorizația pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe

- (1) Subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură se pun în funcțiune numai dacă sunt proiectate, construite și instalate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale, precum și dacă s-a primit autorizația relevantă în conformitate cu alineatele (3) și (4).
- (2) Fiecare autoritate națională de siguranță autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor de energie, infrastructură și control-comandă și semnalizare terestre care sunt amplasate sau exploatare pe teritoriul statului membru respectiv.
- (3) Autoritățile naționale de siguranță furnizează orientări detaliate cu privire la modul de obținere a autorizațiilor menționate în prezentul articol. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizațiile respective și în care se enumeră documentele necesare. Agenția și autoritățile naționale de siguranță cooperează în privința difuzării acestor informații.
- (4) Solicitantul depune o cerere de autorizare a punerii în funcțiune a instalațiilor fixe, adresată autorității naționale de siguranță. Cererea este însoțită de un dosar care include documente justificative ale:
- (a) declarațiilor de verificare menționate la articolul 15;
  - (b) compatibilității tehnice a subsistemelor cu sistemul în care urmează să fie integrate, stabilită pe baza STI, a normelor naționale și a registrelor relevante;
  - (c) integrării în siguranță a acestor subsisteme, stabilită pe baza STI, a normelor naționale și a metodelor comune de siguranță (MCS) relevante prevăzute la articolul 6 din Directiva (UE) .../... (\*).
  - (d) în cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică echipamente din Sistemul european de control al trenurilor (ETCS) și/sau Sistemul global de comunicații mobile-căi ferate (GSM-R), ale deciziei favorabile a agenției emisă în conformitate cu articolul 19 din prezenta directivă, iar în cazul unei modificări la proiectul de caiet de sarcini sau la descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere care au avut loc după decizia favorabilă, documente justificative ale conformității cu rezultatul procedurii menționate la articolul 30 alineatul (2) din Regulamentul (UE) .../... (\*\*).
- (5) În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, autoritatea națională de siguranță informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora.

(\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

(\*\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).



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

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

- (a) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere;
- (b) acest lucru este impus de STI relevante;
- (c) acest lucru este impus de planurile naționale de punere în aplicare stabilite de statele membre; sau
- (d) se fac modificări ale valorilor parametrilor pe baza cărora a fost deja acordată autorizația.

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

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

#### Articolul 19

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

(1) În cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică ETCS și/sau GSM-R, agenția asigură punerea în aplicare armonizată a ERTMS în Uniune.

(2) În vederea asigurării punerii în aplicare armonizate a ERTMS și a interoperabilității la nivelul Uniunii, înainte de orice cerere de oferte referitoare la echipamentele ERTMS terestre, agenția verifică faptul că soluțiile tehnice avute în vedere sunt în deplină conformitate cu STI relevante și sunt, prin urmare, pe deplin interoperabile.

(3) Solicitantul depune o cerere de aprobare din partea agenției. Cererea privind anumite proiecte ERTMS individuale sau o combinație de proiecte ERTMS, o linie, un grup de linii sau o rețea, este însoțită de un dosar care cuprinde:

- (a) proiectul de caiet de sarcini sau descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere;
- (b) documente justificative privind condițiile necesare pentru compatibilitatea tehnică și operațională a subsistemului cu vehiculele prevăzute să funcționeze pe rețeaua relevantă;
- (c) documente justificative privind conformitatea soluțiilor tehnice avute în vedere cu STI relevante;
- (d) orice alte documente relevante, precum avizele autorității naționale de siguranță, declarațiile de verificare sau certificatele de conformitate.

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(\*\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Articolul 20

### Introducerea pe piață a subsistemelor mobile

(1) Subsistemele mobile se introduc pe piață de către solicitant numai dacă sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale.

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

#### Articolul 21

### Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul

(1) Solicitantul introduce vehiculul pe piață numai după ce a primit autorizația de introducere pe piață a vehiculului eliberată de către agenție în conformitate cu alineatele (5)-(7), sau de către autoritatea națională de siguranță în conformitate cu alineatul (8).

(2) În cererea sa de autorizație pentru introducerea pe piață a vehiculului, solicitantul specifică zona de utilizare a vehiculului. Cererea include dovezi care arată că a fost verificată compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua din zona de utilizare.

---

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(3) Cererea de autorizare de introducere pe piață a vehiculului trebuie să fie însoțită de un dosar privind vehiculul sau tipul de vehicul și care include documente justificative cu privire la:

- (a) introducerea pe piață a subsistemelor mobile din care este compus vehiculul în conformitate cu articolul 20, pe baza declarației de verificare „CE”;
- (b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor menționate la litera (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI relevante și, după caz, a normelor naționale;
- (c) integrarea în siguranță a subsistemelor menționate la litera (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI relevante și, după caz, a normelor naționale, precum și a MCS prevăzute la articolul 6 din Directiva (UE) .../... (\*);
- (d) compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua din zona de utilizare menționată la alineatul (2), stabilită pe baza STI relevante și, după caz, a normelor naționale, a registrelor de infrastructură, precum și a MCS privind evaluarea riscurilor prevăzute la articolul 6 din Directiva (UE) .../... (\*\*);

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

Ori de câte ori sunt necesare teste pentru obținerea unor dovezi documentare cu privire la compatibilitatea tehnică menționată la primul paragraf literele (b) și (d), autoritățile naționale de siguranță pot emite autorizații temporare pe baza cărora solicitantul să utilizeze vehiculul pentru verificări tehnice în rețea. Administratorul de infrastructură, în consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de trei luni de la data primirii cererii solicitantului. Dacă este cazul, autoritatea națională de siguranță ia măsuri pentru a asigura efectuarea testelor.

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

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

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

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

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

(\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

(\*\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(9) În termen de ... (\*\*), Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modalități practice care specifică următoarele:

(a) modul în care sunt îndeplinite de către solicitant cerințele prevăzute în prezentul articol privind autorizația de introducere pe piață a vehiculului și privind autorizația de tip a vehiculului, precum și lista documentelor necesare;

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(\*\*) Doi ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

- (b) detaliile procesului de autorizare, precum etapele procedurale și intervalele de timp pentru fiecare etapă a procesului;
- (c) modul în care cerințele prevăzute în prezentul articol sunt respectate de către agenție și de către autoritatea națională de siguranță în diferitele etape ale procesului de solicitare și de autorizare, inclusiv evaluarea dosarelor solicitanților.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(\*\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

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

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

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

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

#### Articolul 22

### Înmatricularea vehiculelor autorizate în vederea introducerii pe piață

(1) Înainte de utilizarea pentru prima dată a unui vehicul și după ce autorizația de introducere pe piață în conformitate cu articolul 21 a fost acordată, vehiculul este înmatriculat într-un registru al vehiculelor, astfel cum se menționează la articolul 47, la cererea deținătorului.

(2) În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul este limitată la teritoriul unui stat membru, vehiculul este înmatriculat în statul membru respectiv.

(3) În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul acoperă teritoriul mai multor state membre, vehiculul respectiv este înmatriculat în unul dintre statele membre vizate.

#### Articolul 23

### Verificări anterioare utilizării vehiculelor autorizate

(1) Înainte de a utiliza un vehicul în zona de utilizare specificată în autorizația de introducere pe piață, întreprinderea feroviară verifică:

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(\*\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

- (a) dacă vehiculul a fost autorizat pentru introducerea pe piață în conformitate cu articolul 21 și dacă este înmatriculat corespunzător;
- (b) dacă vehiculul este compatibil cu ruta pe baza registrului de infrastructură, a STI relevante sau a oricărei informații relevante care urmează să fie furnizată de administratorul de infrastructură gratuit și într-un termen rezonabil, în cazul în care un astfel de registru nu există sau este incomplet; și
- (c) dacă vehiculul este integrat în mod corespunzător în compunerea trenului în care este destinat să funcționeze, luându-se în considerare sistemul de management al siguranței menționat la articolul 9 din Directiva (UE) .../... (\*) și STI privind exploatarea și managementul traficului.
- (2) În sensul alineatului (1), întreprinderea feroviară poate efectua teste în colaborare cu administratorul de infrastructură.

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

#### Articolul 24

### Autorizația de tip a vehiculelor

- (1) Agenția sau o autoritate națională de siguranță, după caz, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21, poate să acorde autorizații de tip ale vehiculelor. Cererea de autorizare de tip a vehiculelor și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora, precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) .../... (\*\*).
- (2) În cazul în care agenția sau o autoritate națională de siguranță emite o autorizație de introducerea pe piață a unui vehicul, aceasta emite simultan, la cererea solicitantului, autorizația de tip a vehiculului, care se referă la aceeași zonă de utilizare a vehiculului.
- (3) În cazul unor modificări aduse oricărei dispoziții relevante din STI sau din normele naționale pe baza cărora s-a eliberat o autorizație de tip pentru un vehicul, STI sau norma națională stabilește dacă autorizația de tip a vehiculului deja acordată respectiv rămâne valabilă sau trebuie reînnoită. Dacă autorizația respectivă trebuie reînnoită, verificările efectuate de agenție sau de autoritatea națională de siguranță nu pot viza decât normele modificate.
- (4) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modelul declarației de conformitate cu tipul. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).
- (5) Declarația de conformitate cu tipul se întocmește în conformitate cu:
- (a) procedurile de verificare ale STI relevante; sau
- (b) în cazul în care nu se aplică STI, procedurile de evaluare a conformității definite în modulele B+D, B+F și H1 din Decizia 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(1)</sup>.
- (6) Dacă este cazul, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care stabilesc module ad-hoc pentru evaluarea conformității. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).
- (7) Autorizațiile de tip ale vehiculelor se înregistrează în Registrul european al tipurilor autorizate de vehicule în conformitate cu articolul 48.

(\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

(\*\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

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

## Articolul 25

**Conformitatea vehiculelor cu un tip de vehicul autorizat**

(1) Un vehicul sau o serie de vehicule care sunt în conformitate cu un tip de vehicul autorizat primesc, fără verificări suplimentare, o autorizație pentru vehicul în conformitate cu articolul 21 pe baza unei declarații de conformitate cu tipul de vehicul respectiv, depusă de solicitant.

(2) Reînnoirea autorizației unui tip de vehicul menționată la articolul 24 alineatul (3) nu afectează autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor deja emise pe baza autorizației anterioare de introducere a aceluși tip de vehicul pe piață.

## Articolul 26

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

(1) În cazul în care o întreprindere feroviară constată, în timpul exploatarei, că un vehicul pe care îl utilizează nu respectă una dintre cerințele esențiale aplicabile, aceasta ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul în stare de conformitate. În plus, aceasta poate informa agenția și orice autorități naționale de siguranță vizate cu privire la măsurile luate. Dacă întreprinderea feroviară deține dovezi conform cărora situația de neconformitate exista deja la momentul emiterii autorizației de introducere pe piață, aceasta informează agenția și orice alte autorități naționale de siguranță vizate.

(2) În cazul în care constată – de exemplu în cadrul procesului de supraveghere prevăzut la articolul 17 din Directiva (UE) .../... (\*) – că un vehicul sau un tip de vehicul, căruia i s-a eliberat o autorizație de introducere pe piață fie de către agenție, în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) sau cu articolul 24, fie de către autoritatea națională de siguranță, în conformitate cu articolul 21 alineatul (8) sau cu articolul 24, utilizat conform destinației sale, nu respectă una dintre cerințele esențiale aplicabile, autoritatea națională de siguranță informează întreprinderea feroviară care utilizează vehiculul sau tipul de vehicul și îi solicită să ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul (vehiculele) în stare de conformitate. Autoritatea națională de siguranță informează agenția și orice alte autorități naționale de siguranță vizate, inclusiv cele dintr-un teritoriu în care o cerere de autorizare a introducerii pe piață a unui vehicul de același tip este în curs de desfășurare.

(3) Atunci când, în cazurile definite la alineatele (1) sau (2) din prezentul articol, măsurile corective luate de întreprinderea feroviară nu asigură conformitatea cu cerințele esențiale aplicabile, iar această neconformitate reprezintă un risc major la adresa siguranței, autoritatea națională de siguranță vizată poate aplica măsuri temporare de siguranță în temeiul atribuțiilor sale de supraveghere, în conformitate cu articolul 17 alineatul (6) din Directiva (UE) .../... (\*). Măsuri de siguranță temporare sub forma unei suspendări a autorizației de tip de vehicul pot fi aplicate în paralel de către autoritatea națională de siguranță sau de către agenție și sunt supuse controlului jurisdicțional și procedurii de arbitraj prevăzute la articolul 21 alineatul (7).

(4) În cazurile menționate la alineatul (3), în urma unei examinări a eficacității măsurilor luate pentru contracararea riscului major la adresa siguranței, agenția sau autoritatea națională de siguranță care a eliberat autorizația poate decide să o revoce sau să o modifice, atunci când se demonstrează că o cerință esențială nu a fost respectată la momentul emiterii autorizației. În acest scop, decizia este adusă la cunoștința deținătorului autorizației de introducere pe piață sau al autorizației de tip a vehiculului, cu specificarea motivelor care au stat la baza deciziei. În termen de o lună de la primirea deciziei agenției sau a autorității naționale de siguranță, deținătorul poate cere acestora revizuirea deciziei. În acest caz, decizia de revocare se suspendă cu titlu temporar. Agenția sau autoritatea națională de siguranță au la dispoziție o lună de la data primirii cererii de revizuire pentru a-și confirma sau revoca decizia.

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

(\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).



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

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

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

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

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

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

## CAPITOLUL VI

### ORGANISMELE DE EVALUARE A CONFORMITĂȚII

#### Articolul 27

#### Autoritățile de notificare

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

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

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

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

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

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(\*\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

*Articolul 28***Cerințe referitoare la autoritățile de notificare**

Autoritatea de notificare:

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

*Articolul 29***Obligația autorităților de notificare de a furniza informații**

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

Comisia pune la dispoziția publicului informațiile respective.

*Articolul 30***Organisme de evaluare a conformității**

- (1) În scopul notificării, un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2)-(7) din prezentul articol și la articolele 31 și 32.
- (2) Organismul de evaluare a conformității este înființat în temeiul dreptului intern și are personalitate juridică.
- (3) Organismul de evaluare a conformității este capabil să îndeplinească toate atribuțiile de evaluare a conformității care îi sunt atribuite prin STI relevantă și în legătură cu care a fost notificat, indiferent dacă acele atribuții sunt îndeplinite chiar de către organismul de evaluare a conformității sau în numele și sub responsabilitatea acestuia.

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

- (a) personalul necesar, care deține cunoștințe tehnice și experiență suficientă și corespunzătoare pentru a îndeplini atribuțiile de evaluare a conformității;
- (b) descrierile relevante ale procedurilor în concordanță cu care se realizează evaluarea conformității, asigurându-se transparența și posibilitatea de a aplica respectivele proceduri. Acesta dispune de politici și proceduri corespunzătoare care să facă o distincție clară între atribuțiile pe care le îndeplinește în calitate de organism de evaluare a conformității notificat și orice alte activități;
- (c) procedurile corespunzătoare pentru desfășurarea activităților sale, care țin seama de dimensiunea unei întreprinderi, de sectorul său de activitate, de structura acesteia, de gradul de complexitate al tehnologiei produsului în cauză și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.

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

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

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

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

(7) Organismele de evaluare a conformității notificate pentru subsistemele control-comandă și semnalizare terestră și/sau la bord participă la activitățile grupului ERTMS menționat la articolul 29 din Regulamentul (UE) .../... (\*) sau se asigură că personalul lor de evaluare este informat cu privire la aceste activități. Organismele de evaluare a conformității respectă orientările rezultate din activitatea acestui grup. În cazul în care consideră că este inadecvat sau imposibil să aplice aceste orientări, organismele de evaluare a conformității în cauză transmit comentariile lor către grupul de lucru ERTMS spre dezbateră, în vederea îmbunătățirii continue a orientărilor.

#### Articolul 31

### Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității

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

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

(2) Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității, a personalului de conducere de nivel superior și a personalului de evaluare al acestora este garantată.

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

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

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

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

#### Articolul 32

### Personalul organismelor de evaluare a conformității

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

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

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

- (b) cunoașterea satisfăcătoare a cerințelor evaluărilor pe care le efectuează și autoritatea corespunzătoare pentru realizarea acestor evaluări;
  - (c) cunoașterea și înțelegerea corespunzătoare a cerințelor esențiale, a standardelor armonizate aplicabile și a dispozițiilor relevante din dreptul Uniunii și din regulamentele de punere în aplicare al acestuia;
  - (d) capacitatea de a întocmi certificate, evidențe și rapoarte care să demonstreze că au fost realizate evaluări.
- (2) Remunerația personalului de conducere de nivel superior și a personalului de evaluare ale unui organism de evaluare a conformității nu depinde de numărul de evaluări realizate sau de rezultatele evaluărilor respective.

#### Articolul 33

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

În cazul în care un organism de evaluare a conformității demonstrează conformitatea sa cu criteriile prevăzute în standardele armonizate relevante sau în părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, se presupune că acesta se conformează cerințelor prevăzute la articolele 30-32, în măsura în care aceste cerințe sunt reglementate de standardele armonizate aplicabile.

#### Articolul 34

### Filiale și subcontractanți ai organismelor notificate

- (1) În cazul în care un organism notificat subcontractează anumite atribuții referitoare la evaluarea conformității sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 30-32 și informează autoritatea de notificare în acest sens.
- (2) Organismele notificate își asumă întreaga responsabilitate pentru atribuțiile îndeplinite de subcontractanți sau filiale, oriunde ar fi acestea stabilite.
- (3) Activitățile organismelor notificate pot fi subcontractate sau îndeplinite de o filială doar cu acordul clientului.
- (4) Organismele notificate pun la dispoziția autorității de notificare documentele relevante referitoare la evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și la activitățile desfășurate de aceștia în temeiul STI relevante.

#### Articolul 35

### Organisme interne acreditate

- (1) Solicitanții pot recurge la un organism intern acreditat pentru a realiza activitățile de evaluare a conformității în scopul aplicării procedurilor stabilite în modulele A1, A2, C1 sau C2 prevăzute în anexa II la Decizia nr. 768/2008/CE și modulele CA1 și CA2 prevăzute în anexa I la Decizia 2010/713/UE. Organismul respectiv este o parte separată și distinctă a solicitantului în cauză și nu este implicat în proiectarea, producția, furnizarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează.
- (2) Organismul intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:
  - (a) este acreditat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
  - (b) organismul și personalul acestuia, sunt identificabile din punct de vedere organizațional și dispun de metode de raportare, în cadrul întreprinderii din care fac parte, care le asigură imparțialitatea și o demonstrează în fața organismului național de acreditare competent;
  - (c) nici organismul și nici personalul acestuia nu sunt responsabili cu proiectarea, producerea, furnizarea, instalarea, exploatarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează și nici nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu judecata lor independentă sau cu integritatea acestora în ceea ce privește activitățile lor de evaluare;

(d) organismul prestează servicii exclusiv întreprinderii din care face parte.

(3) Organismele interne acreditate nu se notifică statelor membre sau Comisiei, însă întreprinderea din care fac parte sau organismul național de acreditare furnizează informații cu privire la acreditarea lor autorității de notificare, la cererea acesteia din urmă.

#### Articolul 36

##### **Cererea de notificare**

(1) Un organism de evaluare a conformității depune o cerere de notificare la autoritatea de notificare a statului membru în care este stabilit.

(2) Această cerere este însoțită de o descriere a activităților de evaluare a conformității, a modului sau modulelor de evaluare a conformității și a produsului sau produselor pentru care organismul se consideră a fi competent, precum și de un certificat de acreditare, în cazul în care acesta există, eliberat de un organism național de acreditare, care să ateste că organismul de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 30-32.

(3) În cazul în care un organism de evaluare a conformității nu poate prezenta un certificat de acreditare, acesta prezintă autorității de notificare toate documentele justificative necesare pentru verificarea, recunoașterea și monitorizarea periodică a conformității sale cu cerințele prevăzute la articolele 30-32.

#### Articolul 37

##### **Procedura de notificare**

(1) Autoritățile de notificare notifică numai organismele de evaluare a conformității care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolele 30-32.

(2) Autoritățile de notificare notifică organismele menționate la alineatul (1) Comisiei și celorlalte state membre, prin intermediul instrumentului de notificare electronică dezvoltat și gestionat de Comisie.

(3) Notificarea include detalii complete despre activitățile de evaluare a conformității, modulul sau modulele de evaluare a conformității și produsul sau produsele în cauză, precum și certificatul de acreditare relevant sau o altă atestare relevantă a competenței astfel cum este prevăzut la alineatul (4).

(4) În cazul în care o notificare nu se bazează pe un certificat de acreditare menționat la articolul 36 alineatul (2), autoritatea de notificare prezintă Comisiei și celorlalte state membre documentele justificative care atestă competența organismului de evaluare a conformității și măsurile adoptate pentru a se asigura că organismul respectiv va fi monitorizat periodic și că va îndeplini în continuare cerințele prevăzute la articolele 30-32.

(5) Organismul în cauză poate îndeplini activitățile unui organism notificat numai în cazul în care nu există obiecții din partea Comisiei sau a celorlalte state membre, transmise în termen de două săptămâni de la notificare, în cazul în care se utilizează un certificat de acreditare, sau în termen de două luni de la notificare, în cazul în care nu se utilizează acreditarea.

(6) Comisia și celelalte state membre sunt înștiințate cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse notificării.

#### Articolul 38

##### **Numerele de identificare și listele organismelor notificate**

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

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

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

Comisia se asigură că lista respectivă este actualizată permanent.

*Articolul 39***Modificări ale notificărilor**

- (1) În cazul în care o autoritate de notificare a constatat sau a fost informată că un organism notificat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 30-32 sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de notificare restricționează, suspendă sau retrage notificarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor. Autoritatea de notificare informează imediat Comisia și celelalte statele membre în consecință.
- (2) În caz de restricționare, suspendare sau retragere a notificării sau în cazul în care organismul notificat și-a încetat activitatea, statul membru care a făcut notificarea ia măsurile adecvate pentru a se asigura că dosarele celui organism sunt fie prelucrate de un alt organism notificat, fie sunt puse la dispoziția autorităților de notificare și de supraveghere a pieței responsabile, la cererea acestora.

*Articolul 40***Contestarea competenței organismelor notificate**

- (1) Comisia investighează toate cazurile în care are îndoieli sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli în ceea ce privește competența unui organism notificat sau continuarea îndeplinirii de către un organism notificat a cerințelor și responsabilităților care îi revin.
- (2) Statul membru care a făcut notificarea prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la temeiul notificării sau la menținerea competenței organismului în cauză.
- (3) Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.
- (4) În cazul în care Comisia constată că un organism notificat nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru a fi notificat, aceasta informează în mod corespunzător statul membru care a făcut notificarea și îi solicită acestuia să adopte măsurile corective necesare, inclusiv retragerea notificării, dacă este necesar.

*Articolul 41***Obligații operaționale ale organismelor notificate**

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

În același timp, scopul activității lor este însă evaluarea conformității produsului cu prezenta directivă.

- (3) În cazul în care constată că producătorul nu îndeplinește cerințele prevăzute în STI relevantă sau în standardele armonizate ori specificațiile tehnice corespunzătoare, organismul notificat solicită producătorului respectiv să ia măsurile corective corespunzătoare și nu eliberează un certificat de conformitate.
- (4) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității ulterioare eliberării certificatului, un organism notificat constată că un produs nu mai este conform cu STI relevantă sau cu standardele armonizate ori specificațiile tehnice corespunzătoare, acesta solicită producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare și suspendă sau retrage certificatul dacă este necesar.
- (5) În cazul în care nu se iau măsuri corective sau acestea nu au efectul cerut, organismul notificat restricționează, suspendă sau retrage orice certificat, după caz.

*Articolul 42***Obligația organismelor notificate de a furniza informații**

- (1) Organismele notificate informează autoritatea de notificare în legătură cu următoarele:
- (a) orice refuz, restricție, suspendare sau retragere a unui certificat;

- (b) orice circumstanță care afectează domeniul de aplicare și condițiile notificării;
- (c) orice cerere de informații pe care au primit-o de la autoritățile de supraveghere a pieței cu privire la activitățile de evaluare a conformității;
- (d) la cerere, activitățile de evaluare a conformității realizate în limita domeniului de aplicare al notificării și în legătură cu orice altă activitate realizată, inclusiv activități transfrontaliere și subcontractare.

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

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

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

#### Articolul 43

### Schimburile de bune practici

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

#### Articolul 44

### Coordonarea organismelor notificate

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

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

#### Articolul 45

### Organisme desemnate

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

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

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

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

## CAPITOLUL VII

### REGISTRE

#### Articolul 46

### Sistemul de numerotare a vehiculelor

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

---

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(2) Specificațiile privind NEV sunt stabilite în măsurile menționate la articolul 47 alineatul (2), în conformitate cu STI relevante.

(3) Unui vehicul i se alocă un NEV doar o singură dată, dacă măsurile menționate la articolul 47 alineatul (2) nu prevăd altfel, în conformitate cu STI relevante.

(4) În pofida alineatului (1), în cazul vehiculelor care circulă sau care sunt destinate să circule dinspre sau înspre țări terțe în care ecartamentul este diferit de cel din rețeaua feroviară principală din cadrul Uniunii, statele membre pot accepta vehiculele identificate în mod clar în conformitate cu un sistem de codificare diferit.

#### Articolul 47

### Registrele vehiculelor

(1) Până când registrul european al vehiculelor menționat la alineatul (5) va fi operațional, fiecare stat membru ține un registru național al vehiculelor. Acest registru:

- (a) respectă specificațiile comune menționate la alineatul (2);
- (b) este actualizat de către un organism independent de orice întreprindere feroviară;
- (c) este accesibil autorităților naționale de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 22 din Directiva (UE) .../... (\*); de asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE, agenției, întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură, precum și persoanelor sau organizațiilor care înmatriculează vehicule sau care sunt identificate în registru.

(2) Comisia adoptă specificații comune pentru registrele naționale ale vehiculelor, în ceea ce privește conținutul acestora, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor, prin intermediul unor acte de punere în aplicare.

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

(3) Registrul național al vehiculelor conține cel puțin următoarele elemente:

- (a) NEV-ul;
- (b) trimiteri la declarația de verificare „CE” și la organismul emitent;
- (c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate menționat la articolul 48;
- (d) identificarea proprietarului și a deținătorului vehiculului;
- (e) restricții privind utilizarea vehiculului;
- (f) entitatea responsabilă cu întreținerea.

(4) Atât timp cât registrele naționale ale vehiculelor din statele membre nu sunt interconectate în conformitate cu specificația menționată la alineatul (2), fiecare stat membru își actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în registrul său în ceea ce privește datele care îl interesează.

(5) În vederea reducerii sarcinilor administrative și a costurilor nejustificate pentru statele membre și pentru părțile interesate, până la ... (\*\*), Comisia, ținând cont de rezultatul unei analize cost-beneficiu, adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, specificațiile tehnice și funcționale ale registrului european al vehiculelor care ar încorpora registrele naționale ale vehiculelor, pentru a asigura tuturor utilizatorilor o interfață armonizată pentru înregistrarea vehiculelor și gestionarea datelor. Se aplică alineatul (1) literele (b) și (c) și alineatul (3). Aceste specificații includ conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor, precum și etapele migrației.

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

(\*) Directiva din documentul 2013/0016 (COD).

(\*\*) Doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.



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

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

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

#### Articolul 48

### Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate

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

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

(2) Comisia adoptă specificații comune pentru registrul tipurilor de vehicule autorizate referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).

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

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

#### Articolul 49

### Registrul de infrastructură

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

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

(3) Registrul de infrastructură poate stipula condiții de utilizare a instalațiilor fixe, precum și alte restricții.

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

(5) Comisia adoptă specificații comune pentru registrul de infrastructură referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).

---

(\*) Cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

## CAPITOLUL VIII

## DISPOZIȚII TRANZITORII ȘI FINALE

## Articolul 50

**Exercitarea delegării**

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

## Articolul 51

**Procedura comitetelor**

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

## Articolul 52

**Motivare**

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

## Articolul 53

**Raportare și informare**

- (1) Până la ... (\*\*), Comisia transmite un raport privind progresele înregistrate în pregătirea rolului consolidat al agenției în temeiul prezentei directive. În plus, la fiecare trei ani și pentru prima dată la trei ani de la încheierea perioadei de tranziție prevăzută la articolul 54, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate în realizarea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și funcționarea agenției în acest context. Raportul include totodată o evaluare a punerii în aplicare și a utilizării registrelor menționate la capitolul VII și o analiză a cazurilor stabilite la articolul 7 și a aplicării capitolului V, evaluând în special funcționarea acordurilor de cooperare încheiate între agenție și autoritățile naționale de siguranță. În sensul primului raport care urmează încheierii perioadei de tranziție, Comisia

---

(\*) Data intrării în vigoare a prezentei directive.

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

(\*\*) Doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

desfășoară consultări extinse cu părțile interesate relevante și stabilește un program care să permită evaluarea progreselor. Dacă este oportun pe baza analizei menționate, Comisia propune măsuri legislative, inclusiv măsuri pentru rolul viitor al agenției în consolidarea interoperabilității.

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

#### Articolul 54

### Regimul tranzitoriu pentru utilizarea vehiculelor

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

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

(3) Vehiculele autorizate pentru punerea în funcțiune în temeiul alineatelor (1) și (2) primesc o nouă autorizație de introducere pe piață a unui vehicul pentru a funcționa într-una sau mai multe rețele care nu sunt încă acoperite de autorizație. Introducerea pe piață în aceste rețele suplimentare este supusă articolului 21.

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

#### Articolul 55

### Alte dispoziții tranzitorii

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

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

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

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

(\*) Data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*) Trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*\*) Patru ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*\*\*) 15 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

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

#### Articolul 56

### Recomandări și avize ale agenției

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

#### Articolul 57

### Transpunere

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

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

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

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

(5) Obligațiile de transpunere și punere în aplicare a articolului 13, articolului 14 alineatele (1)-(8), (11) și (12), articolului 15 alineatele (1)-(9), articolului 16 alineatul (1), articolelor 19-26, articolelor 45, 46 și 47, articolului 49 alineatele (1)-(4) și articolului 54 din prezenta directivă nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriile acestora nu există un sistem feroviar.

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

#### Articolul 58

### Abrogare

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

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

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(\*\*) Trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*\*) 30 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*\*\*) Patru ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

*Articolul 59***Intrarea în vigoare**

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

*Articolul 60***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...,

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

---

## ANEXA I

## ELEMENTELE SISTEMULUI FERROVIAR AL UNIUNII

## 1. REȚEA

În sensul prezentei directive, rețeaua Uniunii include următoarele elemente:

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

Această rețea include sisteme de management al traficului, de localizare și navigație, instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători pe distanțe mari și serviciilor de transport de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatare sigure și armonioase a rețelei, precum și a unui management eficient al traficului.

## 2. VEHICULE

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

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

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

## ANEXA II

## SUBSISTEME

## 1. LISTA SUBSISTEMELOR

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

## (a) din domeniul structural:

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

## (b) din domeniul funcțional:

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

## 2. DESCRIEREA SUBSISTEMELOR

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

2.1. **Infrastructură**

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

2.2. **Energie**

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

2.3. **Control-comandă și semnalizare terestre**

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

2.4. **Control-comandă și semnalizare la bord**

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

2.5. **Operarea și managementul traficului**

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

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

## 2.6. Aplicații telematice

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

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

## 2.7. Material rulant

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

## 2.8. Întreținere

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

---



## ANEXA III

## CERINȚE ESENȚIALE

## 1. CERINȚE GENERALE

1.1. **Siguranță**

- 1.1.1. Proiectarea, construcția sau asamblarea, întreținerea și supravegherea componentelor critice pentru siguranță și, în special, a elementelor implicate în circulația trenurilor trebuie să garanteze siguranța la un nivel care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea, inclusiv pentru situații de avarie speciale.
- 1.1.2. Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru garantarea deplasării sigure la viteza maximă autorizată. Parametrii echipamentului de frânare trebuie să garanteze posibilitatea de oprire într-o anumită distanță de frânare la viteza maximă autorizată.
- 1.1.3. Componentele folosite trebuie să reziste la solicitările normale sau excepționale specificate pe timpul duratei lor de funcționare. Consecințele în materie de siguranță ale unor defecțiuni accidentale trebuie limitate prin mijloace adecvate.
- 1.1.4. Proiectarea instalațiilor fixe și a materialului rulant, precum și alegerea materialelor utilizate trebuie să urmărească limitarea producerii, a propagării și a efectelor focului și fumului în caz de incendiu.
- 1.1.5. Orice dispozitive destinate a fi manevrate de utilizatori trebuie proiectate astfel încât să nu fie afectate funcționarea sigură a dispozitivelor sau sănătatea și siguranța utilizatorilor, în cazul unei utilizări previzibile care, cu toate acestea, nu respectă instrucțiunile afișate.

1.2. **Fiabilitate și disponibilitate**

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

1.3. **Sănătate**

- 1.3.1. Materialele susceptibile, datorită modului de utilizare, să pună în pericol sănătatea persoanelor care au acces la ele nu trebuie utilizate în trenuri și infrastructuri feroviare.
- 1.3.2. Aceste materiale trebuie selectate, instalate și utilizate astfel încât să limiteze emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase, în special în caz de incendiu.

1.4. **Protecția mediului**

- 1.4.1. Impactul asupra mediului al constituirii și funcționării sistemului feroviar trebuie să fie evaluat și luat în considerare în etapa de proiectare a sistemului, în conformitate cu dreptul Uniunii.
- 1.4.2. Materialele folosite în trenuri și infrastructuri trebuie să împiedice emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase pentru mediu, în special în caz de incendiu.
- 1.4.3. Materialul rulant și sistemele de alimentare cu energie trebuie proiectate și produse astfel încât să fie compatibile din punct de vedere electromagnetic cu instalațiile, echipamentele și rețelele publice sau private cu care ar putea să interfereze.
- 1.4.4. Proiectarea și exploatarea sistemului feroviar nu trebuie să genereze un nivel inadmisibil de emisii de zgomot:
- în zonele apropiate infrastructurii feroviare, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 3 din Directiva 2012/34/UE; și
  - în cabina mecanicului de locomotivă.
- 1.4.5. Funcționarea sistemului feroviar nu trebuie să provoace un nivel inadmisibil de vibrații ale solului pentru activitățile și zonele apropiate infrastructurii, într-un stadiu normal de întreținere.

## 1.5. **Compatibilitate tehnică**

Caracteristicile tehnice ale infrastructurii și ale instalațiilor fixe trebuie să fie compatibile între ele și cu cele ale trenurilor ce urmează a se folosi în sistemul feroviar. Această cerință include integrarea în condiții de siguranță a subsistemului vehiculului cu infrastructura.

În cazul în care conformitatea cu aceste caracteristici se dovedește dificilă pe anumite secțiuni ale rețelei, se pot aplica soluții temporare, care să asigure compatibilitatea în viitor.

## 1.6. **Accesibilitate**

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

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

## 2. CERINȚE SPECIFICE FIECĂRUI SUBSISTEM

### 2.1. **Infrastructură**

#### 2.1.1. *Siguranță*

Trebuie adoptate măsuri adecvate pentru a preveni accesul la instalații sau pătrunderile neautorizate.

Trebuie adoptate măsuri de limitare a pericolelor la care sunt expuse persoanele, în special la trecerea trenurilor prin stații.

Infrastructura la care publicul are acces trebuie proiectată și realizată astfel încât să limiteze orice pericole pentru siguranța oamenilor (stabilitate, incendiu, acces, evacuare, peroane etc.).

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

#### 2.1.2. *Accesibilitate*

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

### 2.2. **Energie**

#### 2.2.1. *Siguranță*

Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie trebuie să nu afecteze siguranța trenurilor și a persoanelor (utilizatori, personal de exploatare, locuitori din zona limitrofă căii ferate și terțe părți).

#### 2.2.2. *Protecția mediului*

Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie electrică sau termică nu trebuie să perturbe mediul dincolo de limitele specificate.

#### 2.2.3. *Compatibilitate tehnică*

Sistemele utilizate pentru alimentarea cu electricitate/energie termică trebuie:

- să permită trenurilor atingerea nivelurilor de performanță specificate;
- în cazul sistemelor de alimentare cu energie electrică, să fie compatibile cu dispozitivele de captare din dotarea trenurilor.

### 2.3. Control-comandă și semnalizare

#### 2.3.1. Siguranță

Instalațiile și procedurile de control-comandă și semnalizare utilizate trebuie să permită trenurilor să se deplaseze la un nivel de siguranță care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea. Sistemele control-comandă și semnalizare trebuie să permită în continuare circulația, în condiții de siguranță, a trenurilor cărora li s-a permis să circule în condiții de avarie.

#### 2.3.2. Compatibilitate tehnică

Întreaga infrastructură nouă și întregul material rulant nou, produse sau dezvoltate după adoptarea de sisteme compatibile control-comandă și semnalizare, trebuie să fie adaptate pentru utilizarea acestor sisteme.

Echipamentul de control-comandă și semnalizare instalat în cabinele mecanicilor de locomotivă trebuie să permită funcționarea normală, în condițiile specificate, pe tot parcursul sistemului feroviar.

### 2.4. Material rulant

#### 2.4.1. Siguranță

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

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

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

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

În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită călătorilor să solicite mecanicului de locomotivă și personalului însoțitor să îi contacteze.

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

Trebuie prevăzute și semnalizate ieșiri de siguranță.

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

Un sistem de iluminare în caz de urgență, de intensitate și durată suficientă, este obligatoriu la bordul trenurilor.

Trenurile trebuie să fie dotate cu un sistem de sonorizare care să permită personalului de bord să se adreseze călătorilor.

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

#### 2.4.2. Fiabilitate și disponibilitate

Proiectarea echipamentelor esențiale, a echipamentelor de rulare, tracțiune și frânare și a sistemului control-comandă trebuie să permită, într-o situație de avarie specifică, continuarea călătoriei fără consecințe nefavorabile pentru echipamentele care rămân în funcțiune.

#### 2.4.3. Compatibilitate tehnică

Echipamentul electric trebuie să fie compatibil cu funcționarea instalațiilor de control-comandă și semnalizare.

În cazul tracțiunii electrice, caracteristicile dispozitivelor de captare a curentului trebuie să permită trenurilor să se deplaseze în condițiile sistemelor de alimentare cu energie ale sistemului feroviar.

Caracteristicile materialului rulant trebuie să permită deplasarea acestuia pe orice linie pe care este prevăzută funcționarea sa, ținând seama de condițiile climatice relevante.

#### 2.4.4. *Controale*

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

#### 2.4.5. *Accesibilitate*

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

### 2.5. **Întreținere**

#### 2.5.1. *Sănătate și securitate*

Instalațiile tehnice și procedurile folosite în centrele de întreținere trebuie să asigure funcționarea în condiții de siguranță a subsistemului și să nu constituie un pericol pentru sănătate și siguranță.

#### 2.5.2. *Protecția mediului*

Instalațiile tehnice și procedurile utilizate în centrele de întreținere nu trebuie să depășească nivelurile de noxe admisibile pentru mediul înconjurător.

#### 2.5.3. *Compatibilitate tehnică*

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

### 2.6. **Operarea și managementul traficului**

#### 2.6.1. *Siguranță*

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor, ale personalului de bord și ale personalului din centrele de control trebuie să asigure operarea în condiții de siguranță, ținând seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.

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

#### 2.6.2. *Fiabilitate și disponibilitate*

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

#### 2.6.3. *Compatibilitate tehnică*

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

#### 2.6.4. *Accesibilitate*

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

### 2.7. **Aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă**

#### 2.7.1. *Compatibilitate tehnică*

Cerințele esențiale pentru aplicațiile telematice garantează o calitate minimă a serviciilor de călători și transport de marfă, mai ales în ceea ce privește compatibilitatea tehnică.

Trebuie adoptate măsuri pentru a asigura:

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

2.7.2. *Fiabilitate și disponibilitate*

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

2.7.3. *Sănătate*

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

2.7.4. *Siguranță*

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

2.7.5. *Accesibilitate*

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

---

## ANEXA IV

## PROCEDURA DE VERIFICARE „CE” A SUBSISTEMELOR

## 1. PRINCIPII GENERALE

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

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

2.1. **Introducere**

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

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

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

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

2.2.2. *Părțile subsistemului*

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

2.2.3. *Etapile procedurii de verificare*

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

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

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

2.3. **Certificatul de verificare**

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

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

## 2.3.2. Dacă au fost eliberate DIV, organismul notificat responsabil pentru verificarea subsistemului ține seama de aceste DIV și, înainte de eliberarea certificatului de verificare:

- (a) verifică dacă DIV acoperă în mod corect cerințele relevante ale STI;

(b) verifică toate aspectele care nu sunt acoperite de DIV; și

(c) verifică testarea finală a subsistemului în ansamblul său.

2.3.3. În cazul unei modificări a unui subsistem acoperit deja de un certificat de verificare, organismul notificat efectuează numai acele examinări și teste care sunt relevante și necesare, adică evaluarea va viza doar acele părți ale subsistemului care s-au modificat și interfețele lor cu părțile nemodificate ale subsistemului.

2.3.4. Fiecare organism notificat implicat în verificarea unui subsistem întocmește un dosar în conformitate cu articolul 15 alineatul (4), care acoperă sfera activităților sale.

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

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

(a) caracteristicile tehnice legate de proiect, inclusiv planuri generale și detaliate privind execuția, scheme electrice și hidraulice, scheme ale circuitelor de control, descrierea sistemelor automate și de procesare a datelor la un nivel de detaliere suficient pentru a documenta verificarea efectuată a conformității, documentația privind exploatarea și întreținerea etc., relevante pentru subsistemul respectiv;

(b) lista elementelor constitutive de interoperabilitate, menționate la articolul 4 alineatul (3) litera (d), care sunt încorporate în subsistem;

(c) dosarele menționate la articolul 15 alineatul (4), întocmite de fiecare dintre organismele notificate implicate în verificarea subsistemului, care trebuie să cuprindă:

— copii ale declarațiilor de verificare „CE” și, dacă este cazul, ale declarațiilor de adecvare „CE” pentru utilizare întocmite pentru elementele constitutive de interoperabilitate menționate la articolul 4 alineatul (3) litera (d) însoțite, după caz, de note de calcul corespunzătoare și de o copie a înregistrărilor testelor și a examinărilor efectuate de organismele notificate în baza specificațiilor tehnice comune;

— în cazul în care sunt disponibile, DIV care însoțesc certificatul de verificare, inclusiv rezultatul verificării efectuate de organismul notificat cu privire la valabilitatea DIV;

— certificatul de verificare, însoțit de notele de calcul corespunzătoare și semnat de organismul notificat responsabil pentru verificare, în care se indică faptul că subsistemul îndeplinește cerințele STI relevante și se menționează orice rezerve formulate în cursul desfășurării activităților și care nu au fost retrase; certificatul de verificare ar trebui să fie însoțit și de rapoartele de inspecție și de audit întocmite de același organism în exercitarea atribuțiilor sale, menționate la punctele 2.5.2 și 2.5.3;

(d) certificatele de verificare eliberate în conformitate cu alte acte juridice ale Uniunii;

(e) în cazul în care este necesară verificarea integrării în siguranță în temeiul articolului 18 alineatul (4) litera (c) și al articolului 21 alineatul (3) litera (c), dosarul tehnic relevant include raportul (rapoartele) evaluatorilor referitor la MSC privind evaluarea riscului menționate la articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE.

#### 2.5. **Supravegherea de către organismele notificate**

2.5.1. Organismul notificat responsabil pentru verificarea producției trebuie să aibă acces permanent în șantierele de construcții, în atelierele de producție, în depozite și, dacă este cazul, la instalațiile de prefabricare sau de testare și, în general, în toate incintele în care consideră că îi este necesar accesul pentru îndeplinirea atribuțiilor sale. Organismul notificat trebuie să primească de la solicitant toate documentele necesare în acest scop și, în special, planurile de implementare și documentația tehnică referitoare la subsistem.

2.5.2. Organismul notificat responsabil pentru verificarea implementării trebuie să efectueze periodic audituri în vederea confirmării respectării STI relevante. Acest organism trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de audit. Prezența acestuia poate fi necesară în anumite etape ale lucrărilor de construcție.

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

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

## 2.6. **Transmitere**

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

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

## 2.7. **Publicare**

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

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

## 2.8. **Limba**

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

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

### 3.1. **Introducere**

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

### 3.2. **Certificatul de verificare**

Organismul desemnat întocmește certificatul de verificare destinat solicitantului

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

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

### 3.3. **Dosarul**

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



**3.4. Limba**

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

**4. VERIFICAREA UNOR PĂRȚI ALE SUBSISTEMELOR ÎN CONFORMITATE CU articolul 15 alineatul (7)**

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

---

## ANEXA V

## PARTEA A

*Directivele abrogate*

și lista modificărilor ulterioare ale acestora

(menționate la articolul 58)

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

## PARTEA B

Termenele de transpunere în dreptul intern

(menționate la articolul 57)

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

## ANEXA VI

## Tabel de corespondență

Directiva 2008/57/CE	Prezenta directivă
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 literele (a)-(z)	Articolul 2 punctele 1-5, 7-17 și 19-28
—	Articolul 2 punctele 6, 18 și 29-45
Articolul 3	—
Articolul 4	Articolul 3
Articolul 5 alineatele (1)-(3) litera (g)	Articolul 4 alineatele (1)-(3) litera (g)
—	Articolul 4 alineatul (3) literele (h) și (i)
Articolul 5 alineatele (4)-(8)	Articolul 4 alineatele (4)-(8)
Articolul 6	Articolul 5
Articolul 7	Articolul 6
Articolul 8	—
Articolul 9	Articolul 7
Articolul 10	Articolul 8
Articolul 11	Articolul 9
Articolul 12	—
Articolul 13	Articolul 10
Articolul 14	Articolul 11
Articolul 15 alineatul (1)	Articolul 18 alineatul (2)
Articolul 15 alineatele (2) și (3)	—
Articolul 16	Articolul 12
Articolul 17	Articolele 13 și 14
Articolul 18	Articolul 15
Articolul 19	Articolul 16
—	Articolul 17
—	Articolul 18, cu excepția alineatului (3)
—	Articolele 19, 20, 21, 22 și 23
Articolul 20	—
Articolul 21	—
Articolele 22-25	—
Articolul 26	Articolul 24
Articolul 27	Articolul 14 alineatul (10)
—	Articolul 26
Articolul 28 și anexa VIII	Articolele 27-44
—	Articolul 45

Directiva 2008/57/CE	Prezenta directivă
Articolul 29	Articolul 51
Articolele 30 și 31	—
Articolul 32	Articolul 46
Articolul 33	Articolul 47 alineatele (3), (4), (6) și (7)
—	Articolul 47 alineatele (1), (2) și (5)
Articolul 34	Articolul 48
Articolul 35	Articolul 49
Articolul 36	—
—	Articolul 50
Articolul 37	Articolul 52
Articolul 38	Articolul 57
Articolul 39	Articolul 53
—	Articolele 54 și 55
—	Articolul 56
Articolul 40	Articolul 58
Articolul 41	Articolul 59
Articolul 42	Articolul 60
Anexele I-III	Anexele I-III
Anexa IV	Articolul 9 alineatul (2)
Anexa V	Articolul 15 alineatul (9)
Anexa VI	Anexa IV
Anexa VII	Articolul 14 alineatul (10)
Anexa VIII	Articolele 30, 31 și 32
Anexa IX	Articolul 7 alineatul (5)
Anexa X	Anexa V
Anexa XI	Anexa VI

**Declarația Comisiei privind documentele explicative**

(2016/C 057/02)

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

---

**Expunere de motive a Consiliului: Poziția în primă lectură (UE) nr. 2/2016 a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare)**

(2016/C 057/03)

## I. INTRODUCERE

La 31 ianuarie 2013, Comisia a prezentat Consiliului propunerea sa de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare).

La 26 februarie 2014, Parlamentul European și-a votat avizul în primă lectură.

La 5 iunie 2014, Consiliul a ajuns la un acord politic cu privire la proiectul de directivă. În urma revizuirii textului de către experții juriști-lingviști, Consiliul și-a adoptat poziția în primă lectură la 10 decembrie 2015, în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În urma votului din Parlamentul European și a adoptării acordului politic al Consiliului, au avut loc negocieri între Parlamentul European, Consiliul și Comisia cu scopul de a se ajunge la un acord cu privire la propunere. La 17 iunie 2015, s-a ajuns la un acord privind un compromis final, aprobat ulterior de Comitetul Reprezentanților Permanenți la 30 iunie 2015. Comisia pentru transport și turism (TRAN) din Parlamentul European a confirmat acordul la 10 noiembrie 2015, adresând o scrisoare în acest sens președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți.

În desfășurarea activității sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European și de cel al Comitetului Regiunilor.

## II. ANALIZA POZIȚIEI ÎN PRIMĂ LECTURĂ

### 1. Aspecte generale

Propunerea sus-menționată face parte din cel de al patrulea pachet feroviar, care constă în șase propuneri legislative destinate să îndepărteze barierele rămase în calea finalizării spațiului feroviar unic european.

Obiectivul acestei inițiative legislative este de a stabili o abordare comună privind normele de interoperabilitate în vederea creșterii economiilor de scară pentru întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea în întreaga Uniune, precum și de a simplifica și reforma procedurile administrative pentru emiterea autorizațiilor pentru vehicule, eliminând astfel fragmentarea normelor în cadrul Uniunii.

În plus, se urmărește creșterea eficienței procesului de autorizare a vehiculelor, încurajându-se recunoașterea autorizațiilor de interoperabilitate în întreaga UE și asigurându-se o mai mare coerență a cadrelor juridice naționale în ceea ce privește aspectele de interoperabilitate ale pieței interne a transportului feroviar.

Deși Consiliul este de acord cu Comisia în ceea ce privește obiectivul propunerii, abordarea Consiliului introduce mai multe modificări la propunerea inițială. Principalele dispoziții ale directivei au fost modificate substanțial. Prin urmare, poziția Consiliului în primă lectură modifică propunerea inițială a Comisiei prin reformularea acesteia și adăugarea și eliminarea mai multor dispoziții din text. Aceasta înseamnă că amendamentele introduse prin avizul în primă lectură al Parlamentului European referitoare la dispozițiile respective nu pot fi acceptate de către Consiliul.

### 2. Aspecte esențiale legate de politici

#### (i) *Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul (articolul 21)*

Spre deosebire de propunerea inițială a Comisiei care prevedea transferul semnificativ de competențe de la autoritățile naționale către Agenția Uniunii Europene pentru Căi Ferate („agenția”), Consiliul prevede un sistem dual de autorizații în ceea ce privește emiterea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor, în funcție de zona de utilizare preconizată. Potrivit acestei abordări, agenția are rolul de ghișeu unic pentru vehiculele destinate operațiunilor transfrontaliere; autoritățile naționale de siguranță păstrează totuși un rol important în efectuarea

evaluărilor necesare pentru emiterea autorizațiilor respective. Pentru vehiculele implicate numai în traficul intern, solicitantul are posibilitatea de a alege să depună o cerere de autorizare fie la agenție, fie la autoritatea națională de siguranță. În ambele cazuri, procedura și criteriile de decizie rămân aceleași.

Parlamentul European susține în general abordarea reținută de Consiliu. Acesta din urmă răspunde, de asemenea, preocupărilor exprimate de Parlamentul European, incluzând conceptul de „rețele izolate” în cadrul dispozițiilor privind acordurile de cooperare (a se vedea mai jos la punctul v).

În acest context, amendamentul 34 a fost reținut, amendamentele 35 și 102 au fost luate în considerare parțial sau în principiu, în timp ce amendamentele 94, 113 și 140 nu au fost reținute de Consiliu.

(ii) **Răspunderea agenției privind emiterea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor [considerentul 8 și articolul 21 alineatul (6)]**

Textul Consiliului clarifică faptul că agenția își asumă responsabilitatea deplină pentru autorizațiile pe care le emite, inclusiv răspunderea contractuală și extracontractuală.

(iii) **Procedura de contestare și de arbitraj [articolul 21 alineatele (7) și (11)]**

În timp ce propunerea Comisiei nu cuprindea dispoziții specifice privind procedurile de contestare, textul Consiliului prevede posibilitatea acordată solicitantului de a sesiza o instanță națională în caz de dezacord cu privire la măsura luată de autoritatea națională de siguranță.

În mod similar, textul Consiliului include o procedură de contestare în cazul unui dezacord între autoritatea națională de siguranță și agenție.

(iv) **Punerea în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre (articolele 18 și 19)**

În propunerea sa inițială, Comisia a prevăzut transferarea către agenție a responsabilității privind autorizația de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre, inclusiv a sistemului european de semnalizare ERTMS.

Consiliul nu împărtășește abordarea Comisiei și consideră că autoritățile naționale de siguranță ar trebui să continue să autorizeze ERTMS. Cu toate acestea, în scopul de a consolida armonizarea ERTMS la nivelul UE prin creșterea gradului de interoperabilitate încă de la începutul procedurii, textul Consiliului prevede ca agenția să fie consultată înainte de lansarea unei cereri de oferte referitoare la echipamentele ERTMS terestre. În acest sens, a fost adăugat un nou articol 19.

În conformitate cu abordarea Comisiei, Parlamentul European consideră că responsabilitatea de a emite autorizații de punere în funcțiune a sistemelor ERTMS ar trebui acordată agenției. Prin urmare, Consiliul nu a putut reține amendamentele 81, 82, 83 și 86.

(v) **Acordurile de cooperare dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță [articolul 21 alineatele (14) și (15)]**

În propunerea sa inițială, Comisia nu a inclus încheierea unor acorduri de cooperare între agenție și una sau mai multe autorități naționale de siguranță, în contextul autorizațiilor eliberate pentru vehiculele destinate operațiunilor transfrontaliere.

Consiliul consideră că este foarte important să se includă o astfel de dispoziție în vederea facilitării punerii în aplicare concrete a noului sistem de autorizare.

În plus, Consiliul prevede că acordurile de cooperare dintre agenție și una sau mai multe autorități naționale de siguranță, referitoare la autorizațiile privind vehiculele, pot include acorduri de cooperare specifice în cazul rețelilor care necesită competențe specifice din motive geografice sau istorice și/sau al rețelilor care au același ecartament cu țările terțe învecinate. Acest compromis prevede, prin urmare, posibilitatea ca statele membre ale căror rețele feroviare au caracteristici specifice să coopereze în procesul de autorizare sub egida agenției. Aceste acorduri de cooperare pot include, de asemenea, dispoziții menite să faciliteze extinderea zonei de utilizare în cele trei state baltice după ce vehiculul a fost autorizat în unul dintre acestea.

În acest context, Consiliul a reținut parțial amendamentul 118.

(vi) **Adoptarea normelor naționale (articolul 14)**

Poziția Consiliului vizează stabilirea unei proceduri funcționale și flexibile privind normele naționale existente și noile norme în materie de interoperabilitate. Pentru a lua în considerare îngrijorările exprimate de Parlamentul European, poziția Consiliului clarifică procedurile care trebuie să fie aplicate pentru notificarea normelor naționale existente și a celor noi, precum și pentru evaluarea care urmează să fie făcută de către agenție (într-un interval de cel mult 8 luni). Abordarea reținută de Consiliu are drept scop evitarea situației în care normele naționale sunt validate fără a fi fost evaluate în prealabil de către agenție.

Prin urmare, amendamentele 66, 72 și 73 au fost luate în considerare parțial sau în principiu, în timp ce amendamentele 67-70 nu au fost reținute de Consiliu.

(vii) **Registrele vehiculelor (capitolul VII, în special articolul 47)**

Pentru a răspunde preocupărilor exprimate de Parlamentul European în ceea ce privește „registrele”, principala modificare introdusă de Consiliu privește registrul european al vehiculelor. Pentru a reduce sarcinile administrative și costurile nejustificate, Comisia ar trebui să adopte o specificație pentru un registru european al vehiculelor care ar încorpora registrele naționale ale vehiculelor, în vederea creării unui instrument comun, permițând, în același timp, menținerea unor funcții suplimentare relevante pentru nevoile specifice ale statelor membre. Registrul european al vehiculelor devine operațional la 5 ani de la intrarea în vigoare a directivei. De asemenea, Consiliul introduce noi dispoziții care vizează stabilirea informațiilor care urmează să fie incluse în registrul european al vehiculelor, precum și în registrele naționale.

Parlamentul European consideră că registrul european al vehiculelor ar trebui să fie operațional după patru ani.

În acest context, amendamentele 123, 126, 128, 130 și 131 au fost reținute în principiu cu reformulări, în timp ce amendamentele 98, 110, 120, 121, 122, 124, 125, 127 și 129 nu au fost reținute de Consiliu.

(viii) **Durata perioadei de tranziție și a perioadei de transpunere (articolele 54 și 57)**

Consiliul prevede un regim tranzitoriu privind autorizațiile pentru vehicule mai îndelungat decât cel avut în vedere inițial de Comisie. Acest regim tranzitoriu este considerat necesar pentru buna funcționare a abordării duale privind procesul de autorizare a vehiculelor prevăzută la articolul 21. În conformitate cu poziția Consiliului, statele membre pot continua să aplice dispozițiile existente în Directiva 2008/57/CE pentru o perioadă de până la trei ani de la data intrării în vigoare a directivei, în loc de doi ani, așa cum se prevedea în propunerea Comisiei. Această perioadă poate fi prelungită cu încă un an. În acest caz, statele membre trebuie să notifice Comisiei și agenției o astfel de decizie și să furnizeze o justificare. Aceași procedură se aplică în cazul preautorizărilor privind ERTMS.

Un sistem similar de trei ani plus un an se aplică în cazul perioadei de transpunere.

În acest context, Consiliul nu a reținut amendamentele 140, 141, 143 și 144.

(ix) **Structura actului juridic (acte delegate/acte de punere în aplicare)**

În propunerea inițială a Comisiei, se recomandă folosirea actelor delegate pentru a determina conținutul specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) și modificările aduse acestora. Parlamentul European sprijină Comisia și insistă, de asemenea, asupra extinderii sferei de aplicare a actelor delegate, pentru a include și alte domenii pentru care Comisia a propus acte de punere în aplicare.

În ceea ce privește STI, Consiliul adoptă o combinație de acte delegate și acte de punere în aplicare [articolul 5 alineatele (1) și (11)]. Comisia va adopta acte delegate pentru stabilirea unor obiective specifice ale specificațiilor tehnice de interoperabilitate, urmate de acte de punere în aplicare în vederea punerii în aplicare a respectivelor obiective specifice.

În acest context, amendamentele 80 și 135 au fost acceptate parțial, în timp ce amendamentele 13, 14, 56, 57, 79, 99 și 142 nu au fost reținute de Consiliu.

### 3. Alte amendamente adoptate de Parlamentul European

Alte amendamente ale PE care nu sunt incluse în poziția Consiliului în primă lectură se referă, în special, la:

— posibilitatea ca prezenta directivă să se aplice sistemelor feroviare urbane (amendamentele 16 și 17);



- introducerea unor termene pentru punerea în aplicare a specificațiilor tehnice de interoperabilitate de către statele membre (amendamentul 47);
- includerea actelor delegate pentru stabilirea normelor privind sancțiunile aplicabile în cazul nerespectării termenelor de adoptare a deciziilor de către agenție, prevăzute în actul juridic (amendamentul 136).

### III. CONCLUZIE

Poziția Consiliului în primă lectură reflectă compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor dintre Consiliu și Parlamentul European, facilitat de Comisie. Acest compromis este confirmat prin scrisoarea președintelui Comisiei pentru transport și turism (TRAN) din Parlamentul European, adresată președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți la 24 noiembrie 2015.

În scrisoarea respectivă, președintele TRAN precizează că va recomanda membrilor Comisiei TRAN și ulterior Parlamentului European reunit în plen să aprobe poziția Consiliului în primă lectură fără amendamente și să încheie procedura legislativă ordinară în etapa celei de a doua lecturi a Parlamentului European, în conformitate cu articolul 294 din TFUE.

---

**POZIȚIA ÎN PRIMĂ LECTURĂ (UE) NR. 3/2016 A CONSILIULUI****în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța feroviară****(reformare)****(Text cu relevanță pentru SEE)****Adoptată de Consiliu la 10 decembrie 2015**

(2016/C 057/04)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

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

întrucât:

- (1) Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(4)</sup> a fost modificată în mod substanțial. Întrucât se impun noi modificări, este necesar să se procedeze la reformarea respectivei directive, din motive de claritate.
- (2) Directiva 2004/49/CE a instituit un cadru comun de reglementare aplicabil siguranței feroviare prin armonizarea conținutului normelor de siguranță, a certificării siguranței întreprinderilor feroviare, a atribuțiilor și a rolurilor autorităților naționale de siguranță și a procedurilor de investigare a accidentelor. Cu toate acestea, pentru a avansa către dezvoltarea în continuare a spațiului feroviar unic european, este necesară revizuirea temeinică a Directivei 2004/49/CE.
- (3) Metrourele, tramvaiele și alte sisteme feroviare ușoare se supun în multe state membre cerințelor tehnice locale și sunt excluse din domeniul de aplicare al Directivei (UE) .../... a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(5)</sup> (\*). Pentru a facilita punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei (UE) .../... (\*), ambele directive ar trebui să aibă același domeniu de aplicare. De aceea, astfel de sisteme locale ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive.
- (4) În măsura în care anumite concepte menționate în prezenta directivă pot fi aplicate în mod util în ceea ce privește metrourele și alte sisteme locale, ar trebui să li se permită statelor membre să decidă, fără a aduce atingere domeniului de aplicare al prezentei directive, să aplice anumite dispoziții din prezenta directivă pe care le consideră adecvate. În astfel de cazuri, ar trebui să li se permită statelor membre să nu aplice obligații cum ar fi notificarea normelor naționale și raportarea.

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

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

<sup>(3)</sup> Poziția Parlamentului European din 26 februarie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și poziția în primă lectură a Consiliului din 10 decembrie 2015.

<sup>(4)</sup> Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).

<sup>(5)</sup> Directiva (UE) .../... a Parlamentului European și a Consiliului din ... privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L ...).

(\*) Directiva din documentul 2013/0015 (COD) (a se vedea pagina 1 din prezentul Jurnal Oficial).

- (5) Nivelurile de siguranță în sistemul feroviar al Uniunii sunt în general ridicate, în special în comparație cu transportul rutier. Siguranța feroviară ar trebui să fie în general menținută și, acolo unde este posibil, îmbunătățită în permanență, ținând cont de progresul tehnic și științific, precum și de evoluția dreptului Uniunii și a dreptului internațional. Prevenirea accidentelor ar trebui să beneficieze de o atenție prioritară. Ar trebui să fie luat în considerare și impactul factorilor umani.
- (6) În cazul în care un stat membru introduce un nivel mai ridicat de siguranță, acesta ar trebui să se asigure că norma adoptată nu creează o barieră în calea interoperabilității sau nu conduce la discriminare.
- (7) Principalii actori ai sistemului feroviar al Uniunii, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare ar trebui să fie pe deplin răspunzători pentru siguranța sistemului, fiecare pentru propria sa parte. Oricând este adecvat, aceștia ar trebui să coopereze la punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor.
- (8) Fără a aduce atingere responsabilității administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare în ceea ce privește dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare, ceilalți actori, cum ar fi entitățile responsabile cu întreținerea, producătorii, transportatorii, expeditorii, destinatarii, încărcătorii vrac, descărcătorii vrac, încărcătorii, descărcătorii, furnizorii de servicii de întreținere, deținătorii, prestatorii de servicii și entitățile contractante nu ar trebui să fie împiedicate să își asume responsabilitatea pentru propriile produse, servicii și procese. Fiecare actor din sistemul feroviar al Uniunii ar trebui să fie responsabil față de ceilalți actori pentru comunicarea completă și fidelă a tuturor informațiilor pertinente pentru a se verifica dacă vehiculele sunt apte de funcționare. În special, acest lucru privește informațiile referitoare la statutul și istoricul unui anumit vehicul, dosarul de întreținere, trasabilitatea operațiunilor de încărcare și avizele de expediție.
- (9) Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitatea responsabilă cu întreținerea ar trebui să se asigure că atât contractorii, cât și alte părți pun în aplicare măsuri de control al riscurilor. În acest scop, fiecare întreprindere feroviară, administrator de infrastructură și entitate responsabilă cu întreținerea ar trebui să aplice metodele de monitorizare prevăzute de metodele comune de siguranță (MCS). Contractanții acestora ar trebui să aplice acest proces prin intermediul dispozițiilor contractuale. Având în vedere faptul că aceste dispoziții sunt o parte esențială a sistemului de management al siguranței practicat de întreprinderile feroviare și de administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură ar trebui să divulge dispozițiile contractuale la cererea Agenției pentru Căi Ferate a Uniunii Europene (denumită în continuare „agenția”), înființată prin Regulamentul (UE) .../... al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(1)</sup> (\*), sau a autorității naționale de siguranță în contextul activităților de supraveghere.
- (10) Statele membre ar trebui să promoveze o cultură a încrederii și a învățării reciproce în cadrul căreia personalul întreprinderilor feroviare și administratorii de infrastructură sunt încurajați să contribuie la dezvoltarea siguranței, asigurându-se totodată confidențialitatea.
- (11) Obiectivele comune de siguranță (OCS) și MCS au fost introduse treptat pentru a asigura menținerea unui nivel ridicat de siguranță și, dacă este necesar și rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățirea acestuia. Acestea ar trebui să furnizeze instrumente de evaluare a nivelului de siguranță și a performanței operatorilor atât la nivelul Uniunii, cât și în statele membre. Au fost stabiliți indicatori comuni de siguranță (ICS) pentru a se evalua dacă sistemele respectă OCS și pentru a se facilita monitorizarea performanței în materie de siguranță feroviară.
- (12) Normele naționale, care adeseori se bazează pe standarde tehnice naționale, sunt înlocuite treptat de normele bazate pe standarde comune, stabilite prin OCS, MCS și specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI). Pentru eliminarea obstacolelor care stau în calea interoperabilității, volumul normelor naționale, inclusiv al normelor de exploatare, ar trebui redus ca urmare a extinderii sferei STI la întregul sistem feroviar al Uniunii și a închiderii punctelor deschise din STI. În acest scop, statele membre ar trebui să își mențină actualizat sistemul de norme naționale, să elimine normele caduce și să informeze Comisia și agenția în acest sens, fără întârziere.
- (13) Normele naționale ar trebui elaborate și publicate în așa fel încât să poată fi înțelese de orice potențial utilizator al unei rețele naționale. Cu toate acestea, astfel de norme fac adesea trimitere la alte documente, cum sunt standardele naționale, standardele europene, standardele internaționale sau alte specificații tehnice, care ar putea fi protejate, parțial sau complet, prin drepturi de proprietate intelectuală. Prin urmare, este adecvat ca obligația de publicare să nu se aplice documentelor la care norma națională face trimitere direct sau indirect.

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

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD) (JO C 56, 12.2.2016, p. 1).

- (14) Normele naționale includ adeseori cerințe care sunt parțial relevante în scopuri care țin atât de interoperabilitate cât și de siguranță. Întrucât siguranța este o cerință esențială a Directivei (UE) .../... (\*), o normă națională poate fi relevantă pentru Directiva (UE) .../... (\*) și pentru prezenta directivă. Distincția dintre sintagmele „norme interne de siguranță” și „norme naționale tehnice”, astfel cum sunt definite în Directiva 2004/49/CE și în Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(1)</sup>, ar trebui, prin urmare, eliminată și înlocuită cu noțiunea „norme naționale”, care urmează să fie notificate în temeiul Directivei (UE) .../... (\*) și/sau în temeiul prezentei directive. Normele naționale urmează să fie notificate în temeiul Directivei (UE) .../... (\*), mai ales atunci când se referă la introducerea pe piață sau la punerea în funcțiune a subsistemelor structurale. Acestea ar trebui notificate în temeiul prezentei directive atunci când se referă la exploatarea sistemului feroviar al Uniunii sau la subiecte specifice ale prezentei directive, inclusiv la rolul actorilor, la certificarea de siguranță, la autorizarea de siguranță și la investigarea accidentelor.
- (15) Ținând seama de abordarea graduală pentru eliminarea obstacolelor din calea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și, prin urmare, de timpul necesar pentru adoptarea STI, ar trebui să fie adoptate măsuri pentru a se evita o situație în care statele membre adoptă noi norme naționale ori inițiază proiecte care sporesc diversitatea sistemului actual, cu excepția situațiilor specifice prevăzute de prezenta directivă. Sistemul de management al siguranței este instrumentul recunoscut pentru controlul riscurilor, în timp ce administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare le revine responsabilitatea de a lua măsuri corective imediate pentru a împiedica repetarea accidentelor. Statele membre ar trebui să evite stabilirea unor norme naționale noi imediat după producerea unui accident, cu excepția cazului în care astfel de norme noi sunt necesare ca măsură preventivă de urgență.
- (16) Sistemele de control și semnalizare ale trenurilor joacă un rol esențial în asigurarea siguranței feroviare. În acest sens, punerea în funcțiune a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) pe rețeaua feroviară a Uniunii reprezintă o contribuție importantă la îmbunătățirea nivelurilor de siguranță.
- (17) În cursul îndeplinirii atribuțiilor și responsabilităților lor, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare ar trebui să pună în aplicare un sistem de management al siguranței, care să îndeplinească cerințele Uniunii și să cuprindă elemente comune. Informațiile privind siguranța și implementarea sistemului de management al siguranței ar trebui prezentate agenției și autorității naționale de siguranță din statul membru vizat.
- (18) Prin procesele sale, sistemul de management al siguranței ar trebui să garanteze că capacitățile și limitările umane, precum și influențele asupra performanțelor umane sunt abordate prin aplicarea cunoștințelor privind factorii umani și prin utilizarea metodelor recunoscute.
- (19) Serviciile de transport feroviar de marfă ar trebui să cuprindă și transportul de mărfuri periculoase. Cu toate acestea, ar trebui făcută distincția între obiectivul prezentei directive, care este acela de a menține și, acolo unde este posibil, de a îmbunătăți siguranța sistemului feroviar al Uniunii, și Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(2)</sup>, care reglementează în principal clasificarea substanțelor și specificațiile containerelor, inclusiv încărcarea și descărcarea în condiții de siguranță, precum și utilizarea containerelor în cadrul sistemului feroviar existent. Prin urmare, fără a aduce atingere Directivei 2008/68/CE, sistemul de management al siguranței al întreprinderilor feroviare și al administratorilor de infrastructură ar trebui să țină seama în mod corespunzător de potențialele riscuri suplimentare generate de transportul containerelor pentru mărfuri periculoase.
- (20) Toate întreprinderile feroviare ar trebui supuse acelorași cerințe de siguranță pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță feroviară și condiții egale pentru toate întreprinderile. O întreprindere feroviară ar trebui să dețină un certificat de siguranță drept condiție pentru a i se permite să obțină accesul la infrastructura feroviară. Certificatul de siguranță ar trebui să dovedească faptul că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și că este capabilă să respecte standardele și normele de siguranță aferente zonei de funcționare relevante. Atunci când agenția eliberează un certificat unic de siguranță unei întreprinderi feroviare care își are zona de funcționare într-unul sau mai multe state membre, ar trebui să fie singura autoritate care efectuează o evaluare și stabilește dacă întreprinderea feroviară și-a instituit corect propriul sistem de management al siguranței. Autoritățile naționale de siguranță vizate de zona de funcționare preconizată ar trebui să fie implicate în evaluarea cerințelor prevăzute în normele naționale relevante.

(\*) Directiva din documentul 2013/0015 (COD).

(<sup>1</sup>) Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

(<sup>2</sup>) Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

- (21) Metodele armonizate bazate pe Directiva 2004/49/CE au fost instituite pentru a fi aplicate actorilor din sistemul feroviar al Uniunii și autorităților naționale de siguranță pentru monitorizare, evaluarea conformității, supraveghere și evaluarea și analiza riscurilor. Acest cadru de reglementare este suficient de matur pentru a se îndrepta treptat către „certificatul unic de siguranță”, care să fie valabil în zona de funcționare a întreprinderii feroviare vizate.
- (22) Pentru ca procedurile de eliberare a certificatelor unice de siguranță către întreprinderile feroviare să devină mai eficiente și mai coerente, este necesar să se acorde agenției un rol central în eliberarea unor astfel de certificate de siguranță. În cazul în care zona de funcționare se limitează la un singur stat membru, solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a alege dacă își depune cererea pentru un certificat unic de siguranță, prin intermediul ghișeului unic menționat în Regulamentul (UE) .../... (\*) la autoritatea națională de siguranță a statului membru respectiv sau la agenție. Alegerea făcută de solicitant ar trebui să fie obligatorie până la finalizarea sau încetarea cererii. Acest nou regim ar trebui să facă sistemul feroviar al Uniunii mai eficace și mai eficient prin reducerea sarcinii administrative suportate de întreprinderile feroviare.
- (23) Agenția și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să coopereze și să își partajeze competențele, dacă este cazul, în vederea eliberării de certificate unice de siguranță. Ar trebui stabilite dispoziții clare în materie de procedură și de arbitraj în vederea abordării situațiilor în care agenția și autoritățile naționale de siguranță nu sunt de acord cu privire la evaluările realizate în legătură cu eliberarea certificatelor unice de siguranță.
- (24) Noua repartizare a funcțiilor și a atribuțiilor între autoritățile naționale de siguranță și agenție cu privire la eliberarea de certificate de siguranță ar trebui să fie efectuată în mod eficient. În acest scop, ar trebui instituite acorduri de cooperare între agenție și autoritățile naționale de siguranță.
- (25) În special, este necesar ca acordurile de cooperare să țină seama de amplasarea geografică și de situația istorică specifice anumitor state membre, asigurând totodată buna funcționare a pieței interne. În cazul în care exploatarea se limitează la rețele care necesită cunoștințe de specialitate specifice, din considerente geografice sau istorice, precum și în cazul în care astfel de rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar al Uniunii, solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a îndeplini formalitățile necesare la nivel local, prin interacțiunea cu autoritățile naționale de siguranță corespunzătoare. În acest scop, pentru a reduce sarcina administrativă și costurile, ar trebui să fie posibil ca acordurile de cooperare care urmează să fie încheiate între agenție și autoritățile naționale de siguranță corespunzătoare să prevadă repartizarea adecvată a atribuțiilor, fără a se aduce atingere responsabilității finale a agenției în ceea ce privește eliberarea certificatului unic de siguranță.
- (26) Rețelele feroviare situate în statele baltice (Estonia, Letonia și Lituania) au un ecartament al liniilor de 1 520 mm, care este identic cu cel al țărilor terțe vecine, dar diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii. Aceste rețele baltice au moștenit cerințe tehnice și operaționale comune, care asigură o interoperabilitate de facto între acestea și, în acest sens, certificatul de siguranță eliberat în unul dintre aceste state membre ar putea fi extins la restul acestor rețele. Pentru a facilita o alocare eficientă și proporțională a resurselor în vederea certificării de siguranță și pentru a reduce sarcina financiară și administrativă pentru solicitant în astfel de cazuri, acordurile de cooperare specifice dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță corespunzătoare ar trebui să includă, atunci când acest lucru este necesar, posibilitatea delegării unor atribuții către aceste autorități naționale de siguranță.
- (27) Prezenta directivă nu ar trebui să conducă la reducerea nivelului de siguranță și nici la creșterea costurilor în sectorul feroviar al Uniunii. În acest scop, agenția și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să dețină întreaga responsabilitate pentru certificatele unice de siguranță eliberate, asumându-și, în special, obligații contractuale și necontractuale în acest sens. În cazul unei anchete judiciare care implică agenția sau personalul acesteia, agenția ar trebui să coopereze pe deplin cu autoritățile competente ale statului membru sau ale statelor membre vizate.
- (28) Ar trebui făcută o distincție clară între responsabilitatea imediată cu privire la siguranță care revine agenției și autorităților naționale de siguranță drept consecință a eliberării certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță, pe de o parte, și atribuția autorităților naționale de siguranță de a oferi un cadru național de reglementare și de a supraveghea performanțele tuturor părților implicate, în mod continuu, pe de altă parte. Fiecare autoritate națională de siguranță ar trebui să supravegheze respectarea în permanență de către întreprinderile feroviare sau de către administratorii de infrastructură a obligației juridice a acestora de a institui un sistem de management al siguranței. Furnizarea de dovezi privind o astfel de respectare poate necesita, pe lângă inspecțiile la fața locului la sediul întreprinderilor feroviare sau al administratorilor de infrastructură în cauză, și îndeplinirea unor atribuții de

---

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

supraveghere de către autoritățile naționale de siguranță, cu scopul de a evalua dacă întreprinderile feroviare sau administratorii de infrastructură continuă să își aplice în mod corespunzător sistemul de management al siguranței după ce li s-a acordat un certificat de siguranță sau o autorizație de siguranță. Autoritățile naționale de siguranță ar trebui să își coordoneze activitățile de supraveghere cu privire la întreprinderile feroviare stabilite diferite state membre și să facă schimb de informații între ele și, după caz, cu agenția. Agenția ar trebui să ofere asistență autorităților naționale de siguranță în cadrul cooperării dintre acestea. În acest context, agenția și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să stabilească măsurile necesare pentru a facilita schimbul de informații dintre acestea.

- (29) Agenția și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să coopereze îndeaproape în cazurile în care o autoritate națională de siguranță constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță eliberat de agenție nu mai îndeplinește condițiile de certificare. Într-un astfel de caz, autoritatea respectivă ar trebui să solicite agenției să restricționeze sau să revoce certificatul respectiv. Ar trebui să se stabilească o procedură de arbitraj aplicabilă în caz de dezacord între agenție și autoritatea națională de siguranță. În cazul în care o autoritate națională de siguranță identifică, în cursul supravegherii, un risc grav la adresa siguranței, aceasta ar trebui să informeze agenția și orice altă autoritate națională de siguranță vizată în zona de funcționare a întreprinderii feroviare. Autoritățile naționale de siguranță în cauză ar trebui să fie autorizate să aplice măsuri de siguranță temporare, inclusiv restricționarea sau suspendarea imediată a operațiunilor relevante. În acest context, un risc grav la adresa siguranței ar trebui înțeles ca un caz de nerespectare gravă a obligațiilor legale sau a cerințelor în materie de siguranță, care poate provoca, independent sau printr-o serie de evenimente cauzale, un accident sau un accident grav.
- (30) Agenția ar trebui să poată institui un instrument care să faciliteze schimbul de informații între actorii relevanți care identifică sau sunt informați cu privire la un risc la adresa siguranței generat de defecțiuni, de neconformități de fabricație sau de funcționarea defectuoasă a echipamentelor tehnice.
- (31) Certificatul unic de siguranță ar trebui eliberat pe baza dovezii că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței.
- (32) Administratorii de infrastructură ar trebui să aibă o răspundere esențială pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a rețelei feroviare a acestora. Administratorii de infrastructură ar trebui să fie supuși autorizării referitoare la siguranță din partea autorității naționale de siguranță în ceea ce privește sistemul lor de management al siguranței și alte măsuri pentru îndeplinirea cerințelor de siguranță.
- (33) Certificarea personalului de tren ar putea crea dificultăți pentru nou-întrași. Statele membre ar trebui să se asigure că facilitățile pentru formarea și certificarea personalului de tren necesare pentru a îndeplini cerințele normelor naționale sunt disponibile întreprinderilor feroviare care intenționează să își desfășoare activitatea în rețeaua relevantă.
- (34) Entitatea responsabilă cu întreținerea ar trebui certificată pentru vagoanele de marfă. În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un administrator de infrastructură, această certificare ar trebui inclusă în procedura pentru autorizarea siguranței. Certificatul eliberat unei astfel de entități ar trebui să garanteze îndeplinirea de către aceasta a cerințelor cu privire la întreținere, prevăzute în prezenta directivă, pentru fiecare vagon de marfă pentru care este responsabilă. Certificatul respectiv ar trebui să fie valabil pe întreg teritoriul Uniunii și ar trebui eliberat de către un organism capabil să auditeze sistemul de întreținere instituit de entitatea respectivă. Deoarece vagoanele de marfă sunt adesea folosite în traficul internațional și deoarece o entitate responsabilă cu întreținerea poate dori să folosească ateliere stabilite în mai mult de un stat membru, organismul de certificare ar trebui să poată pune în aplicare controalele în întreaga Uniune. Agenția ar trebui să evalueze sistemul de certificare a entității responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și, după caz, să recomande aplicarea acestuia în cazul tuturor vehiculelor.
- (35) În ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul de luare a deciziilor, autoritățile naționale de siguranță ar trebui să fie complet independente de orice întreprindere feroviară, administrator de infrastructură, solicitant, entitate contractantă sau orice entitate care atribuie contracte de servicii publice. Acestea ar trebui să își îndeplinească atribuțiile într-un mod deschis și nediscriminatoriu, să coopereze cu agenția la crearea unui spațiu feroviar unic european și să își coordoneze criteriile de luare a deciziilor. Dacă este necesar, ar trebui să fie posibil pentru statele membre să decidă să includă autoritățile lor naționale de siguranță în cadrul ministerului național care răspunde de transporturi, cu condiția respectării independenței autorităților naționale de siguranță. În vederea îndeplinirii atribuțiilor lor, autoritățile naționale de siguranță ar trebui să dispună de capacitatea organizațională internă și externă necesară în materie de resurse umane și materiale.
- (36) Organismele naționale de investigare joacă un rol central în procesul investigării în materie de siguranță. Activitatea lor este de o importanță capitală pentru determinarea cauzelor unui accident sau incident. Prin urmare, este esențial ca acestea să dispună de resursele financiare și umane necesare pentru a efectua investigații în mod eficace și eficient. Organismele de investigare ar trebui să coopereze în vederea schimbului de informații și de cele mai bune practici.

Acestea ar trebui să instituie un program de evaluări inter pares în scopul monitorizării eficienței investigațiilor lor. Rapoartele de evaluare inter pares ar trebui transmise agenției pentru a-i permite acesteia să monitorizeze performanțele globale în materie de siguranță ale sistemului feroviar al Uniunii.

- (37) Accidentele feroviare grave sunt rare. Totuși, acestea pot avea consecințe dezastruoase și pot preocupa publicul cu privire la performanțele în materie de siguranță ale sistemului feroviar al Uniunii. În consecință, toate aceste accidente ar trebui investigate din perspectiva siguranței pentru a evita repetarea lor, iar rezultatele investigațiilor ar trebui puse la dispoziția publicului. Alte accidente și incidente trebuie de asemenea să facă obiectul investigațiilor privind siguranța atunci când ar putea fi precursori semnificativi ai unor accidente grave.
- (38) O investigație privind siguranța ar trebui separată de orice anchetă judiciară a aceluiași incident și ar trebui să se acorde celor care desfășoară investigația acces la dovezi și martori. Aceasta ar trebui realizată de un organism permanent, independent de actorii din sistemul feroviar al Uniunii. Organismul ar trebui să funcționeze într-un mod care să evite orice conflict de interese și orice posibilă implicare în cauzele evenimentului investigat. În special, independența sa funcțională nu ar trebui să fie afectată dacă este strâns legat, din motive organizaționale sau de structură juridică, de autoritatea națională de siguranță, de agenție sau de autoritatea de reglementare a căilor ferate. Investigațiile sale ar trebui desfășurate într-un mod cât mai deschis. Pentru fiecare incident, organismul de investigare ar trebui să stabilească grupul de investigație relevant, având competența necesară pentru găsirea cauzelor imediate și a celor subiacente.
- (39) Investigația în urma unui accident grav ar trebui să se desfășoare în așa mod încât toate părțile să aibă posibilitatea de a fi audiate și să își partajeze rezultatele. În special, în cursul investigației, organismul de investigare ar trebui să ofere părților pe care le consideră ca având o responsabilitate comună pentru siguranță, informații actualizate referitoare la progresul investigației și să țină seama de punctele de vedere și de opiniile părților respective. Acest lucru îi va permite organismului de investigare să primească eventualele informații relevante suplimentare și să ia cunoștință de diferite opinii cu privire la activitatea sa, astfel încât să își poată încheia investigația în modul cel mai adecvat. Astfel de consultări nu ar trebui în niciun caz să ducă la stabilirea vinovăției sau a răspunderii, ci la colectarea de probe materiale și la desprinderea de învățăminte în vederea îmbunătățirii siguranței pe viitor. Cu toate acestea, organismul de investigare ar trebui să aibă libertatea de a alege informațiile pe care intenționează să le împărtășească cu părțile în cauză, astfel încât să se evite orice presiune nedorită, cu excepția cazului în care acest lucru este impus de desfășurarea procedurii judiciare. Organismul de investigare ar trebui să țină seama de nevoia rezonabilă a victimelor și a rudelor acestora de a fi informate.
- (40) Pentru a îmbunătăți eficiența activităților unui organism de investigare și pentru a facilita îndeplinirea sarcinilor sale, organismele de investigare ar trebui să aibă acces rapid la locul unui accident și, dacă este necesar, în bună cooperare cu orice autoritate judiciară implicată în eveniment. Rapoartele privind investigațiile și orice concluzii și recomandări furnizează informații cruciale pentru îmbunătățirea siguranței feroviare și ar trebui fie făcute publice la nivelul Uniunii. Recomandările de siguranță ar trebui urmate de destinatarii lor, iar măsurile luate ar trebui raportate organismului de investigare.
- (41) În cazul în care cauza directă a unui accident sau incident pare să fie legată de activități umane, ar trebui tratate cu atenție circumstanțele speciale, precum și modul în care activitățile de rutină sunt efectuate de către personal în cursul operațiunilor normale, inclusiv proiectarea interfeței om-mașină, măsura în care procedurile sunt adecvate, obiectivele contradictorii, volumul de muncă și oricare alte circumstanțe care pot avea o influență asupra evenimentului, inclusiv stresul de natură fizică și stresul la locul de muncă, oboseala sau aptitudinea psihică.
- (42) Ar trebui depuse eforturi pentru a asigura disponibilitatea la nivelul Uniunii a unui nivel ridicat de formare și calificări avansate.
- (43) În vederea completării și modificării anumitor elemente neesențiale ale prezentei directive, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește MCS și OCS, precum și revizuirea acestora. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (44) Ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive în ceea ce privește mandatul agenției de a elabora MCS și OCS, precum și modificările acestora, și pentru a adresa Comisiei recomandările relevante; modalități practice în scopul certificării de siguranță, dispoziții detaliate care să identifice care dintre cerințele stabilite în anexa III se aplică în scopul funcțiilor de întreținere realizate prin intermediul unor ateliere de întreținere, inclusiv dispoziții detaliate pentru a asigura implementarea uniformă a certificării atelierelor de întreținere, în conformitate cu MCS și cu STI relevante; dispoziții detaliate care să

identifice care dintre cerințele stabilite în anexa III se aplică în scopul certificării entităților responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, pe baza caracteristicilor tehnice ale unor astfel de vehicule, inclusiv dispoziții detaliate pentru a asigura implementarea uniformă a condițiilor de certificare ale entităților responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, în conformitate cu MCS și cu STI relevante, precum și cu structura raportului de investigație a accidentului și a incidentului. Competențele respective ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (<sup>1</sup>).

- (45) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile nerespectării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și să se asigure că acestea sunt puse în aplicare. Sancțiunile respective ar trebui să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.
- (46) Deoarece obiectivele acțiunilor propuse în prezenta directivă, și anume coordonarea activităților din statele membre pentru reglementarea și controlul siguranței, investigarea accidentelor și stabilirea OCS, MCS, ICS și a cerințelor comune pentru certificatele unice de siguranță, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre dar, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate.
- (47) Obligația de a transpune prezenta directivă în dreptul intern ar trebui limitată la dispozițiile care reprezintă o modificare substanțială față de Directiva 2004/49/CE. Obligația de a transpune dispozițiile nemodificate rezultă din directiva respectivă.
- (48) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligației statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menționate în anexa IV partea B,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

#### CAPITOLUL I

#### DISPOZIȚII GENERALE

##### Articolul 1

##### Obiect

Prezenta directivă conține dispoziții pentru asigurarea dezvoltării și ameliorării siguranței sistemului feroviar al Uniunii și a unui acces îmbunătățit pe piață pentru serviciile de transport feroviar prin:

- (a) armonizarea structurii de reglementare în statele membre;
- (b) definirea responsabilităților actorilor din sistemul feroviar al Uniunii;
- (c) elaborarea de obiective comune de siguranță (OCS) și metode comune de siguranță (MCS) în vederea eliminării treptate a nevoii de norme naționale;
- (d) stabilirea de principii pentru eliberarea, reînnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță;
- (e) cerința instituirii, în fiecare stat membru, a unei autorități naționale de siguranță și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor; și
- (f) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.

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



*Articolul 2***Domeniul de aplicare**

- (1) Prezenta directivă se aplică sistemului feroviar din statele membre, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru zone structurale și funcționale. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv gestionarea sigură a infrastructurii și a funcționării traficului, precum și interacțiunea dintre întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și alți actori din sectorul feroviar al Uniunii.
- (2) Prezenta directivă nu se aplică:
- (a) metrourilor;
  - (b) tramvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule;
  - (c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar al Uniunii și sunt destinate exclusiv exploatării serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderilor care operează exclusiv pe aceste rețele.
- (3) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al măsurilor de punere în aplicare a prezentei directive:
- (a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul desfășurării activității sale de transport de mărfuri sau de transport de persoane în scopuri necomerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;
  - (b) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică;
  - (c) infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule pentru sistemul feroviar greu în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective; și
  - (d) vehicule utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea exclusiv în scopul conectivității.
- (4) În pofida alineatului (2), statele membre pot decide să aplice, acolo unde este cazul, dispozițiile prezentei directive în ceea ce privește metrourile și alte sisteme locale în conformitate cu dreptul intern.

*Articolul 3***Definiții**

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „sistem feroviar al Uniunii” înseamnă sistemul feroviar al Uniunii astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Directiva (UE) .../... (\*);
2. „administrator de infrastructură” înseamnă un administrator de infrastructură astfel cum este definit la articolul 3 punctul 2 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>;
3. „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE, precum și orice altă întreprindere publică sau privată a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de această întreprindere, inclusiv întreprinderile care furnizează numai tracțiunea;
4. „specificație tehnică de interoperabilitate (STI)” înseamnă o specificație adoptată în conformitate cu Directiva (UE) .../... (\*), care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii;

(\*) Directiva din documentul 2013/0015 (COD).

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

5. „obiective comune de siguranță (OCS)” înseamnă nivelurile minime de siguranță care trebuie atinse de sistem în ansamblu și, în cazurile în care acest lucru este fezabil, de diferite părți ale sistemului feroviar al Uniunii (precum sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri);
6. „metode comune de siguranță (MCS)” înseamnă metodele prin care se descrie modul de evaluare a nivelurilor de siguranță, a realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță;
7. „autoritate națională de siguranță” înseamnă organismul național însărcinat cu atribuțiile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta directivă sau organismul căruia mai multe state membre i-au încredințat aceste atribuții pentru a asigura un regim de siguranță unificat;
8. „norme naționale” înseamnă toate normele obligatorii adoptate într-un stat membru, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințe de siguranță feroviară sau cerințe tehnice, altele decât cele prevăzute de normele Uniunii sau de normele internaționale, și care sunt aplicabile, în cadrul statului membru respectiv, întreprinderilor feroviare, administratorilor de infrastructură sau terților;
9. „sistem de management al siguranței” înseamnă organizarea, măsurile și procedurile stabilite de un administrator de infrastructură sau de o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea sigură a operațiunilor sale;
10. „investigator-șef” înseamnă o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei investigații;
11. „accident” înseamnă un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat, sau un lanț specific de asemenea evenimente care au consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor care implică materialul rulant în mișcare, incendii și altele;
12. „accident grav” înseamnă orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau a mai multor persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu aceleași consecințe, care are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței; „pagube importante” înseamnă pagube care pot fi evaluate imediat de organismul de investigație la un cost total de cel puțin 2 milioane EUR;
13. „incident” înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, care afectează sau ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare;
14. „investigație” înseamnă un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, precum și concluzii, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;
15. „cauze” înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora care au dus la un accident sau incident;
16. „sistem feroviar ușor” înseamnă un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o rezistență la șoc de C-III sau C-IV (în conformitate cu EN 15227:2011) și cu o rezistență maximă a vehiculului de 800 kN (forța de compresie longitudinală în zona de cuplare); sistemele feroviare ușoare pot avea o cale dedicată sau pot folosi drumurile publice împreună cu traficul rutier și de obicei nu fac schimb de vehicule cu traficul de călători sau marfă pe distanțe lungi;
17. „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare a notificării de către un stat membru; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru;
18. „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă elementele constitutive de interoperabilitate astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 7 din Directiva (UE) .../... (\*);
19. „deținător” înseamnă persoana fizică sau juridică care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează vehiculul ca mijloc de transport și care este înregistrată ca atare într-un registru al vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) .../... (\*);

---

(\*) Directiva din documentul 2013/0015 (COD).

20. „entitate responsabilă cu întreținerea (ERI)” înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în registrul național al vehiculelor menționat la articolul 47 din Directiva (UE) .../... (\*);
21. „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar adecvat pentru circulația pe roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale;
22. „producător” înseamnă producătorul astfel cum este definit la articolul 2 punctul 36 din Directiva (UE) .../... (\*);
23. „expeditor” înseamnă o întreprindere care expediază mărfuri fie în nume propriu, fie în numele unui terț;
24. „destinatar” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care primește mărfuri în temeiul unui contract de transport; dacă operațiunea de transport are loc în absența unui contract de transport, orice persoană fizică sau juridică care preia mărfurile la sosire este considerată drept destinatar;
25. „încărcător” înseamnă o întreprindere care încarcă mărfuri ambalate, containere mici sau cisterne portabile în sau pe un vagon sau pe un container ori care încarcă un container, un container pentru vrac, un container de gaz cu elemente multiple sau o cisternă mobilă pe un vagon;
26. „descărcător” înseamnă o întreprindere care descarcă un container, un container pentru vrac, un container de gaz cu elemente multiple sau o cisternă mobilă de pe un vagon, sau orice întreprindere care descarcă mărfuri ambalate, containere mici sau cisterne portabile dintr-un sau de pe un vagon sau container, sau orice întreprindere care descarcă mărfuri dintr-o cisternă (vagon-cisternă, vagon cu cisternă demontabilă, cisternă mobilă sau container-cisternă) sau dintr-un vagon-baterie ori dintr-un container de gaz cu elemente multiple, sau dintr-un vagon, un container mare sau mic pentru transport în vrac sau dintr-un container pentru vrac;
27. „încărcător vrac” înseamnă o întreprindere care încarcă mărfuri într-o cisternă (inclusiv un vagon-cisternă, un vagon cu cisternă demontabilă, o cisternă mobilă sau un container-cisternă) pe un vagon, cisternă mare sau mică pentru transport în vrac, vagon-baterie sau containere de gaz cu elemente multiple;
28. „descărcător vrac” înseamnă o întreprindere care descarcă mărfuri dintr-o cisternă (inclusiv un vagon-cisternă, un vagon cu cisternă demontabilă, o cisternă mobilă sau un container-cisternă), un vagon, o cisternă mare sau mică pentru transport în vrac sau dintr-un vagon-baterie sau un container de gaz cu elemente multiple;
29. „transportator” înseamnă o întreprindere care efectuează o operațiune de transport, în temeiul unui contract de transport;
30. „entitate contractantă” înseamnă o entitate publică sau privată care comandă proiectarea și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem;
31. „tip de operațiune” înseamnă categoria caracterizată prin transportul de călători, incluzând sau excluzând serviciile de mare viteză, transportul de mărfuri, incluzând sau excluzând serviciile de transport de mărfuri periculoase și doar serviciile de manevră;
32. „amplerea operațiunii” înseamnă amplerea caracterizată prin numărul de călători și/sau volumul mărfuri și prin dimensiunea unei întreprinderi feroviare, estimată în funcție numărul de angajați care lucrează în sectorul feroviar (respectiv, o microîntreprindere sau o întreprindere mică, mijlocie sau mare);
33. „zona de funcționare” înseamnă o rețea sau mai multe rețele pe teritoriul unuia sau mai multor state membre în care o întreprindere feroviară intenționează să funcționeze.

## CAPITOLUL II

### DEZVOLTAREA ȘI MANAGEMENTUL SIGURANȚEI FEROVIARE

#### Articolul 4

#### **Rolul actorilor din sistemul feroviar al Uniunii în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare**

- (1) În scopul dezvoltării și îmbunătățirii siguranței feroviare, statele membre, în limitele competențelor lor:

---

(\*) Directiva din documentul 2013/0015 (COD).

- (a) se asigură că siguranța feroviară este în general menținută și, atunci când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea dreptului Uniunii și de normele internaționale și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor;
  - (b) se asigură că legislația aplicabilă este integral pusă în practică, în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european;
  - (c) se asigură că măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin cont de necesitatea unei abordări sistemice;
  - (d) se asigură că responsabilitatea exploatareii sigure a sistemului feroviar al Uniunii și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare, fiecareia pentru partea sa de sistem, impunându-le:
    - (i) să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) litera (a), dacă este cazul cooperând reciproc;
    - (ii) să aplice normele Uniunii și normele naționale;
    - (iii) să instituie sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta directivă;
  - (e) fără a aduce atingere răspunderii civile în conformitate cu cerințele legale ale statelor membre, se asigură că fiecare administrator de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară este responsabilă de partea sa de sistem și de exploatarea în siguranță a acesteia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și alți actori menționați la alineatul (6);
  - (f) elaborează și publică anual planuri de siguranță care să prevadă măsurile avute în vedere pentru atingerea OCS; și
  - (g) după caz, sprijină agenția în activitatea sa de monitorizare a dezvoltării siguranței feroviare la nivelul Uniunii.
- (2) Agenția se asigură, în limitele competențelor sale, că siguranța feroviară este în general menținută și, atunci când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea dreptului Uniunii și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor grave.
- (3) Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură:
- (a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) litera (a), dacă este cazul cooperând reciproc și cu alți actori;
  - (b) țin cont, în cadrul sistemelor lor de management al siguranței, de riscurile aferente activităților altor actori și ale terților;
  - (c) după caz, impun obligații contractuale celorlalți actori menționați la alineatul (4) care au un impact potențial asupra exploatareii în condiții de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii să pună în aplicare măsuri de control al riscurilor; și
  - (d) se asigură că măsurile de control al riscurilor sunt puse în practică de contractanții lor prin intermediul aplicării MCS pentru procesele de monitorizare stabilite de MCS cu privire la monitorizarea menționată la articolul 6 alineatul (1) litera (c), și că acest lucru este stipulat în acordurile contractuale care sunt divulgate la cererea agenției sau a autorității naționale de siguranță.
- (4) Fără a aduce atingere responsabilităților întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură menționate la alineatul (3), entitățile responsabile cu întreținerea și toți ceilalți actori care pot afecta operarea în siguranță a sistemului feroviar al Uniunii, inclusiv producătorii, furnizorii de servicii de întreținere, deținătorii, prestatorii de servicii, entitățile contractante, transportatorii, expeditorii, destinatarii, încărcătorii, descărcătorii, încărcătorii și descărcătorii vrac:
- (a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare cu alți actori;
  - (b) se asigură că subsistemele, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât să poată fi exploatate în condiții de siguranță de întreprinderea feroviară și/sau de administratorul de infrastructură în cauză.

(5) Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și orice actor menționat la alineatul (4) care identifică un risc la adresa siguranței, generat de defecțiuni, de neconformități de fabricație sau de funcționarea defectuoasă a echipamentelor tehnice, inclusiv a subsistemelor structurale sau este informat cu privire la un astfel de risc, în limitele competențelor care le revin:

- (a) iau toate măsurile corective necesare pentru abordarea riscului la adresa siguranței pe care le-au identificat;
  - (b) raportează riscurile respective către părțile relevante implicate, pentru a le permite să ia orice măsuri corective suplimentare sunt necesare în vederea asigurării permanente a performanței în materie de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii. Agenția poate institui un instrument care să faciliteze acest schimb de informații între actorii relevanți, ținând seama de respectarea vieții private a utilizatorilor implicați, de rezultatele unei analize costuri-beneficii, precum și de aplicațiile IT și de registrele create deja de către agenție.
- (6) În cazul în care întreprinderile feroviare fac schimb de vehicule, toți actorii implicați schimbă între ei toate informațiile relevante pentru exploatarea în condiții de siguranță, inclusiv, dar fără a se limita la informații privind statutul și istoricul vehiculului în cauză, elementele dosarelor de întreținere în scopul asigurării trasabilității, trasabilitatea operațiunilor de încărcare și avizele de încărcare.

#### Articolul 5

### Indicatori comuni de siguranță (ICS)

- (1) Pentru a facilita evaluarea atingerii OCS și pentru a permite monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare, statele membre colectează informații privind ICS prin rapoarte anuale ale autorităților naționale de siguranță menționate la articolul 19.
- (2) ICS sunt prevăzuți în anexa I.

#### Articolul 6

### Metode comune de siguranță (MCS)

- (1) MCS descriu modul în care nivelurile de siguranță, atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță, sunt evaluate inclusiv, după caz, prin intermediul unui organism independent de evaluare, prin elaborarea și definirea următoarelor elemente:
  - (a) evaluarea riscului și metodele de evaluare;
  - (b) metodele de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță eliberate în conformitate cu articolele 10 și 12;
  - (c) metodele de supraveghere ce trebuie aplicate de autoritățile naționale de siguranță și metodele de monitorizare ce trebuie aplicate de întreprinderile feroviare, de administratorii de infrastructură și de entitățile responsabile cu întreținerea;
  - (d) metodele de evaluare a nivelului de siguranță și a performanței în materie de siguranță a operatorilor feroviari la nivel național și la nivelul Uniunii;
  - (e) metodele de evaluare a realizării obiectivelor de siguranță la nivel național și la nivelul Uniunii; și
  - (f) orice alte metode care acoperă un proces al sistemului de management al siguranței și care trebuie armonizate la nivelul Uniunii.
- (2) Comisia acordă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, un mandat agenției pentru elaborarea MCS și a modificărilor acestora și pentru prezentarea de recomandări relevante Comisiei, pe baza unei justificări clare a necesității unor MCS noi sau modificate și a impactului acestora asupra normelor existente și asupra nivelului de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3). Atunci când comitetul menționat la articolul 28 (denumit în continuare „comitetul”) nu formulează niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

La elaborarea, adoptarea și revizuirea MCS se ține seama de opiniile utilizatorilor, ale autorităților naționale de siguranță și ale părților interesate, inclusiv ale partenerilor sociali, după caz. Recomandările conțin un raport asupra rezultatelor acestei consultări și un raport referitor la impactul MCS noi sau modificate care urmează a fi adoptate.

(3) Pe parcursul exercitării mandatului menționat la alineatul (2), comitetul este informat în mod sistematic și cu regularitate de către agenție sau de către Comisie cu privire la lucrările pregătitoare referitoare la MCS. În cursul acestor lucrări, Comisia poate adresa agenției orice recomandare utilă privind MCS, precum și o analiză costuri-beneficii. În special, Comisia poate solicita examinarea de către agenție a unor soluții alternative și prezentarea, în raportul anexat la proiectul de MCS, a evaluării costurilor și a beneficiilor respectivelor soluții alternative.

Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf.

(4) Comisia examinează recomandarea emisă de agenție cu scopul de a verifica îndeplinirea mandatului menționat la alineatul (2). În cazul în care mandatul nu este îndeplinit, Comisia solicită agenției să își revizuiască recomandarea, indicând punctele din mandat care nu au fost îndeplinite. Din motive justificate, Comisia poate decide să modifice mandatul acordat agenției în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (2).

Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf.

(5) MCS se revizuiesc la intervale regulate, ținându-se cont de experiența dobândită prin aplicarea lor și de dezvoltarea globală a siguranței feroviare, în vederea menținerii siguranței în general și, în măsura posibilului, a îmbunătățirii permanente a acesteia.

(6) Pe baza recomandării emise de agenție și în urma examinării menționate la alineatul (4) din prezentul articol, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 privind conținutul MCS și al oricăror modificări ale acestora.

(7) Statele membre efectuează, fără întârziere, orice modificări necesare ale normele lor naționale ținând cont de adoptarea MCS și de modificările aduse acestora.

#### Articolul 7

### Obiective comune de siguranță (OCS)

(1) OCS stabilesc nivelurile minime de siguranță care trebuie atinse de sistem ca întreg și, acolo unde este fezabil, de diferite părți ale sistemului feroviar în fiecare stat membru și în Uniune. OCS pot fi exprimate în criterii de acceptare a riscului sau în niveluri de siguranță vizate și iau în considerare, în special:

- (a) riscurile individuale referitoare la călători, personal, inclusiv angajații sau contractanții, utilizatorii trecerilor de nivel și alții și, fără să aducă atingere normelor naționale și internaționale existente de răspundere civilă, riscurile individuale legate de intruși;
- (b) riscurile societale.

(2) Comisia acordă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, un mandat destinat agenției pentru elaborarea OCS și a modificărilor acestora și pentru prezentarea de recomandări relevante Comisiei, pe baza unei justificări clare a necesității unor OCS noi sau modificate și a impactului acestora asupra normelor existente. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 28 alineatul (3). Atunci când comitetul nu formulează niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) Pe parcursul exercitării mandatului menționat la alineatul (2), comitetul este informat în mod sistematic și cu regularitate de către agenție sau de către Comisie cu privire la lucrările pregătitoare referitoare la OCS. În cursul acestor lucrări, Comisia poate adresa agenției orice recomandări utile privind OCS, precum și o analiză costuri-beneficii. În special, Comisia poate solicita examinarea de către agenție a unor soluții alternative și prezentarea, în raportul anexat la proiectul de OCS, a evaluării costurilor și a beneficiilor respectivelor soluții alternative.

Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf.

(4) Comisia examinează recomandarea emisă de agenție cu scopul de a verifica îndeplinirea mandatului menționat la alineatul (2). În cazul în care mandatul nu este îndeplinit, Comisia solicită agenției să își revizuiască recomandarea, indicând punctele din mandat care nu au fost îndeplinite. Din motive justificate, Comisia poate decide să modifice mandatul acordat agenției în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (2).

Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf.

(5) OCS se revizuiesc periodic, ținându-se cont de dezvoltarea generală a siguranței feroviare. Acestea reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță.

(6) Pe baza recomandării emise de agenție și în urma examinării menționate la alineatul (4) din prezentul articol, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 privind conținutul OCS și al oricăror modificări ale acestora.

(7) Statele membre aduc toate modificările necesare normelor lor naționale pentru a atinge cel puțin OCS și orice OCS revizuit, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Aceste modificări sunt luate în considerare în planurile anuale privind siguranța menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (f). Statele membre notifică aceste norme Comisiei în conformitate cu articolul 8.

#### Articolul 8

### Norme naționale în domeniul siguranței

(1) Normele naționale notificate până la ... (\*) în temeiul Directivei 2004/49/CE, se aplică dacă:

- (a) se încadrează la una dintre categoriile identificate la anexa II; și
- (b) sunt conforme cu dreptul Uniunii, îndeosebi STI, OCS și MCS; și
- (c) nu ar duce la discriminarea arbitrară sau la o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre.

(2) Până la ... (\*\*) statele membre revizuiesc normele naționale menționate la alineatul (1) și abrogă:

- (a) orice normă națională care nu a fost notificată sau care nu întrunește toate criteriile menționate la alineatul (1);
- (b) orice normă națională care a devenit redundantă prin prisma dreptului Uniunii, îndeosebi STI, OCS și MCS.

În acest scop, statele membre pot utiliza instrumentul de gestionare a normelor menționat la articolul 27 alineatul (4) din Regulamentul (UE) .../... (\*\*\*) și pot solicita agenției să examineze norme specifice în raport cu criteriile menționate în prezentul alineat.

(3) Statele membre pot stabili noi norme naționale în temeiul prezentei directive doar în următoarele cazuri:

- (a) atunci când normele privind metodele de siguranță existente nu sunt acoperite de un MCS;
- (b) atunci când normele de exploatare a rețelei feroviare nu sunt încă reglementate de STI;
- (c) ca măsură preventivă de urgență, în special după producerea unui accident sau a unui incident;
- (d) atunci când o normă deja notificată trebuie să fie revizuită;
- (e) atunci când normele referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice în materie de siguranță, inclusiv criteriile de selecție, aptitudinea fizică și psihică și formarea profesională nu sunt încă reglementate de STI sau de Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>.

(4) Înainte de introducerea preconizată a unei noi norme în sistemul juridic național, statele membre transmit proiectul de normă națională agenției și Comisiei pentru examinare, în timp util și în termenele menționate la articolul 25 alineatul (1) din Regulamentul (UE) .../... (\*\*\*), furnizând justificarea pentru introducerea acesteia, prin intermediul sistemului informatic corespunzător, în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) .../... (\*\*\*). Statele membre se asigură că proiectul este suficient de avansat pentru a permite agenției să își desfășoare examinarea în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (UE) .../... (\*\*\*)

(5) În cazul măsurilor preventive de urgență, statele membre pot adopta și aplica imediat o nouă normă. Respectiva normă este notificată în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul (UE) .../... (\*\*\*) și este supusă evaluării agenției, în conformitate cu articolul 26 alineatele (1), (2) și (5) din Regulamentul (UE) .../... (\*\*\*)

(\*) Data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*) Doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

(\*\*\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(1) Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar (JO L 315, 3.12.2007, p. 51).

- (6) Dacă agenției i se aduce la cunoștință că există norme naționale notificate sau nu, care au devenit redundante sau intră în conflict cu MCS sau cu alte norme de drept al Uniunii, adoptate după aplicarea normei naționale în cauză, se aplică procedura prevăzută la articolul 26 din Regulamentul (UE) .../... (\*).
- (7) Statele membre notifică normele naționale adoptate agenției și Comisiei. Acestea utilizează sistemului informatic corespunzător în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) .../... (\*). Statele membre se asigură că normele naționale existente sunt ușor accesibile, că se regăsesc în domeniul public și că sunt formulate cu o terminologie pe care toate părțile interesate o pot înțelege. Statelor membre li se poate cere să furnizeze informații suplimentare cu privire la normele lor naționale.
- (8) Statele membre pot decide să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, statele membre menționează aceste norme și restricții în registrele de infrastructură menționate la articolul 49 din Directiva (UE) .../... (\*\*) sau indică, în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, documentul în care sunt publicate aceste norme și restricții.
- (9) Normele naționale notificate în conformitate cu prezentul articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și Consiliului (<sup>1</sup>).
- (10) Agenția examinează proiectele de norme naționale și normele naționale existente în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 25 și 26 din Regulamentul (UE) .../... (\*).
- (11) Fără a aduce atingere alineatului (8), normele naționale care nu au fost notificate în conformitate cu prezentul articol nu se aplică în sensul prezentei directive.

#### Articolul 9

### Sisteme de management al siguranței

- (1) Administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare își stabilesc propriile sisteme respective de management al siguranței pentru a se asigura că sistemul feroviar al Uniunii poate atinge cel puțin OCS, că este în conformitate cu cerințele de siguranță descrise în STI, precum și că sunt aplicate părțile relevante din MCS și din normele naționale notificate în conformitate cu articolul 8.
- (2) Sistemul de management al siguranței este documentat în toate părțile relevante și descrie în special distribuția responsabilităților în cadrul organizației administratorului de infrastructură sau al întreprinderii feroviare. Acesta indică modul în care este asigurat controlul de către conducere la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții acestuia la toate nivelurile și modul în care este asigurată îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței. Există un angajament clar de a aplica în mod consecvent cunoștințe și metode privind factorii umani. Prin intermediul sistemului său de management al siguranței, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare promovează o cultură a încrederii și învățării reciproce, în care personalul este încurajat să contribuie la dezvoltarea siguranței, în timp ce este asigurată confidențialitatea.
- (3) Sistemul de management al siguranței cuprinde următoarele elemente de bază:
- (a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal;
  - (b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru menținerea și ameliorarea siguranței, precum și planuri și proceduri pentru atingerea acestor obiective;
  - (c) proceduri pentru atingerea standardelor tehnice și operaționale existente, noi și modificate, ori a altor condiții prescriptive stabilite în STI, în normele naționale de siguranță prevăzute la articolul 8 și în anexa II, alte norme relevante sau decizii ale autorităților;
  - (d) proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe durata întregului ciclu de viață al echipamentelor și operațiunilor;

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(\*\*) Directiva din documentul 2013/0015 (COD).

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



- (e) proceduri și metode pentru identificarea riscurilor, pentru efectuarea evaluării riscurilor și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor, ori de câte ori o schimbare a condițiilor de exploatare sau introducerea unui material nou generează noi riscuri pentru infrastructură sau pentru interfața om-mașină-organizație;
- (f) asigurarea unor programe pentru formarea personalului și a unor sisteme pentru a asigura menținerea competenței personalului, precum și îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor, inclusiv măsuri care vizează aptitudinea fizică și psihică;
- (g) măsuri pentru furnizarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, după caz, între organizații ale sistemului feroviar;
- (h) proceduri și formate pentru documentarea informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale;
- (i) proceduri pentru asigurarea raportării, investigării și analizării accidentelor, incidentelor, incidentelor evitate la limită și a altor evenimente periculoase, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare;
- (j) asigurarea unor planuri de acțiune, sisteme de alertă și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare; și
- (k) dispoziții pentru auditarea internă repetată a sistemului de management al siguranței.

Administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare includ orice alt element necesar pentru a acoperi riscurile în materie de siguranță, în conformitate cu evaluarea riscurilor care decurg din propria lor activitate.

(4) Sistemul de management al siguranței este adaptat la categoria, amploarea, zona de funcționare și alte condiții ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea administratorului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere, fără a aduce atingere articolului 14, și material și utilizarea contractanților. Fără a aduce atingere normelor existente de răspundere civilă interne și internaționale, sistemul de management al siguranței ia de asemenea în considerare, în cazurile în care acest lucru este adecvat și rezonabil, riscurile ce decurg din activitățile altor actori menționați la articolul 4.

(5) Sistemul de management al siguranței al unui administrator de infrastructură ia în considerare efectele operațiunilor diferitelor întreprinderi feroviare asupra rețelei și prevede ca toate întreprinderile feroviare să funcționeze în conformitate cu STI și normele naționale și în condițiile stabilite în certificatul lor de siguranță.

Sistemul de management al siguranței este dezvoltat în scopul de a coordona procedurile de urgență ale administratorului de infrastructură cu toate întreprinderile feroviare care funcționează pe infrastructura sa și cu serviciile de urgență, astfel încât să faciliteze intervenția rapidă a serviciilor de salvare, precum și cu orice altă parte care ar putea fi implicată într-o situație de urgență. Pentru infrastructura transfrontalieră, cooperarea între administratorii de infrastructură relevanți facilitează coordonarea și pregătirea necesară a serviciilor de urgență competente de ambele părți ale frontierei.

În urma unui accident grav, întreprinderea feroviară furnizează asistență victimelor, ajutându-le în procedurile privind plângerile în temeiul dreptului Uniunii, în special Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(1)</sup>, fără a aduce atingere obligațiilor care revin altor părți. O astfel de asistență utilizează canalele de comunicare cu familiile victimelor și include sprijin psihologic pentru victimele accidentului și familiile acestora.

(6) Până la data de 31 mai a fiecărui an, toți administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare prezintă autorității naționale de siguranță un raport de siguranță referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține:

- (a) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale organizației și rezultatele planului de siguranță;

---

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, 3.12.2007, p. 14).

- (b) un raport cu privire la dezvoltarea indicatorilor de siguranță naționali și a ICS menționați la articolul 5, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare;
  - (c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;
  - (d) observații privind defecțiunile și deficiențele de funcționare ale operațiunilor feroviare și gestionării infrastructurii care ar putea fi relevante pentru autoritatea națională de siguranță, inclusiv un rezumat al informațiilor furnizate de actorii relevanți, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) litera (b); și
  - (e) un raport privind aplicarea MCS relevante.
- (7) Pe baza informațiilor furnizate de autoritățile naționale de siguranță în conformitate cu articolele 17 și 19, agenția poate adresa Comisiei o recomandare de MCS care să vizeze elemente ale sistemului de management al siguranței care trebuie să fie armonizat la nivelul Uniunii, inclusiv prin intermediul standardelor armonizate, după cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) litera (f). În acest caz se aplică articolul 6 alineatul (2).

### CAPITOLUL III

## CERTIFICAREA ȘI AUTORIZAREA DE SIGURANȚĂ

### Articolul 10

#### Certificatul unic de siguranță

(1) Fără a aduce atingere alineatului (9), accesul la infrastructura feroviară se acordă exclusiv întreprinderilor feroviare care dețin certificatul unic de siguranță eliberat de agenție în conformitate cu alineatele (5)-(7) sau de o autoritate națională de siguranță în conformitate cu alineatul (8).

Obiectivul certificatului unic de siguranță este de a dovedi că întreprinderea feroviară în cauză și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și că este capabilă să desfășoare operațiuni în condiții de siguranță în zona de funcționare preconizată.

(2) În cererea de eliberare a certificatului unic de siguranță, întreprinderea feroviară precizează tipul și amploarea operațiunilor feroviare vizate și zona de funcționare preconizată.

(3) Cererea de certificat unic de siguranță trebuie să fie însoțită de un dosar cuprinzând documente care dovedesc că:

- (a) întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu articolul 9 și că întrunește cerințele stabilite în STI, MCS și OCS și în alte texte de lege în materie pentru a controla riscurile și pentru a presta servicii de transport în cadrul rețelei în condiții de siguranță; și
- (b) întreprinderea feroviară, dacă este cazul, îndeplinește cerințele prevăzute de normele naționale relevante notificate în conformitate cu articolul 8.

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

(4) Agenția sau, în cazurile prevăzute la alineatul (8), autoritatea națională de siguranță eliberează certificatul unic siguranță unic sau informează solicitantul cu privire la avizul său negativ într-un termen prestabilit și rezonabil și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după ce toate informațiile necesare și toate informațiile suplimentare cerute au fost transmise de către solicitant. Agenția sau, în cazurile prevăzute la alineatul (8), autoritatea națională de siguranță aplică modalitățile practice privind procedura de certificare, care urmează să fie instituite într-un act de punere în aplicare menționat la alineatul (10).

(5) Agenția eliberează un certificat unic de siguranță întreprinderilor feroviare care își au zona de funcționare într-unul sau mai multe state membre. Pentru a elibera un astfel de certificat, agenția:

- (a) evaluează elementele prevăzute la alineatul (3) litera (a); și

---

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

- (b) transmite imediat dosarul integral al întreprinderii feroviare către autoritățile naționale de siguranță vizate de zona de funcționare preconizată pentru evaluarea elementelor prevăzute la alineatul (3) litera (b).

În cadrul evaluărilor menționate, agenția sau autoritățile naționale de siguranță sunt autorizate să efectueze vizite și inspecții la sediile întreprinderii feroviare, precum și audituri, și pot solicita informații suplimentare relevante. Agenția și autoritățile naționale de siguranță coordonează organizarea acestor vizite, audituri și inspecții.

- (6) În termen de o lună de la primirea cererii de eliberare a certificatului unic de siguranță, agenția informează întreprinderea feroviară că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Pentru a evalua măsura în care dosarul este complet, relevant și coerent, agenția poate evalua totodată elementele stabilite la alineatul (3) litera (b).

Înainte de a lua decizia privitoare la eliberarea certificatului unic de siguranță, agenția ține seama integral de evaluările de la alineatul (5).

Agenția își asumă responsabilitatea deplină pentru certificatele unice de siguranță pe care le eliberează.

- (7) În cazul în care agenția nu este de acord cu o evaluare negativă desfășurată de una sau mai multe autorități naționale de siguranță în temeiul alineatului (5) litera (b), aceasta informează autoritatea sau autoritățile respective, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cooperează în vederea ajungerii la o evaluare reciproc acceptabilă. După caz, agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță pot decide implicarea întreprinderii feroviare. Dacă nu se ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cu privire la dezacordul său, agenția își adoptă decizia finală, cu excepția cazului în care autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță au transmis chestiunea în vederea arbitrajului către comisia pentru soluționarea contestațiilor instituită în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) .../... (\*). Comisia pentru soluționarea contestațiilor decide asupra confirmării proiectului de decizie a agenției în termen de o lună de la depunerea cererii din partea autorității sau autorităților naționale de siguranță.

În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu agenția, agenția adoptă imediat o decizie.

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

În cazul în care agenția nu este de acord cu o evaluare pozitivă desfășurată de una sau mai multe autorități naționale în temeiul alineatului (5) litera (b), aceasta informează autoritatea sau autoritățile respective, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cooperează în vederea ajungerii la o evaluare reciproc acceptabilă. După caz, agenția și de autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță pot decide să îl implice pe solicitant. Dacă nu s-a putut ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță asupra dezacordului său, agenția își adoptă decizia finală.

- (8) În cazul în care zona de funcționare se limitează la un singur stat membru, autoritatea națională de siguranță a statului membru respectiv poate elibera un certificat unic de siguranță, pe proprie răspundere și în cazul în care solicitantul cere acest lucru. Pentru a elibera astfel de certificate, autoritatea națională de siguranță evaluează dosarul în funcție de toate elementele menționate la alineatul (3) și aplică modalitățile practice care urmează să fie instituite în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (10). În cadrul evaluărilor de mai sus, autoritatea națională de siguranță este autorizată să efectueze vizite și inspecții la sediile întreprinderii feroviare, precum și audituri. În termen de o lună de la primirea cererii, autoritatea națională de siguranță informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante. Certificatul unic de siguranță este valabil și fără extinderea zonei de funcționare pentru întreprinderile feroviare care oferă călătorii în stațiile statelor membre învecinate cu caracteristici similare ale rețelelor și cu norme de exploatare similare, atunci când respectivele stații sunt aproape de frontieră, în urma consultării autorităților de siguranță naționale competente. Consultarea poate avea loc pentru fiecare caz în parte sau poate fi stabilită în contextul unui acord transfrontalier între statele membre sau între autoritățile naționale de siguranță.

---

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

Autoritatea națională de siguranță își asumă responsabilitatea deplină pentru toate certificatele unice de siguranță eliberate.

(9) Un stat membru poate permite operatorilor din țările terțe să ajungă la o stație de pe teritoriul său desemnată pentru operațiuni transfrontaliere și aproape de frontiera statului membru respectiv fără a solicita un certificat unic de siguranță, cu condiția garantării unui nivel corespunzător de siguranță prin intermediul:

- (a) unui acord transfrontalier între statul membru în cauză și țara terță învecinată; sau
- (b) unor acorduri contractuale între operatorul din țara terță și întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură care deține un certificat unic de siguranță sau o autorizație de siguranță pentru a funcționa pe rețeaua respectivă, cu condiția ca aspectele legate de siguranță din respectivele acorduri să se reflecte în mod corespunzător în sistemul acestora de management al siguranței.

(10) Până la ... (\*) Comisia adoptă prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modalități practice care specifică:

- (a) modul în care cerințele pentru certificatul unic de siguranță prevăzute în prezentul articol trebuie îndeplinite de solicitant și lista documentelor necesare;
- (b) detaliile procesului de certificare, cum ar fi etapele procedurale și intervalele de timp pentru fiecare etapă a procesului;
- (c) modul în care cerințele prevăzute în prezentul articol trebuie îndeplinite de agenție și de autoritatea națională de siguranță pe parcursul diferitelor etape ale cererii și procesului de autorizare și certificare, inclusiv în cadrul evaluării dosarelor solicitanților; și
- (d) perioada de valabilitate a certificatelor unice de siguranță eliberate de agenție sau de autoritățile naționale de siguranță, în special în cazul actualizărilor oricăror certificate unice de siguranță ce rezultă din modificările aduse categoriei, amplitudinii și zonei de funcționare.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3). Acestea țin seama de experiența acumulată pe parcursul punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei <sup>(1)</sup> și a Regulamentului (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei <sup>(2)</sup> și de experiența dobândită în cursul elaborării acordurilor de cooperare menționate la articolul 11 alineatul (1).

(11) Certificatele unice de siguranță precizează categoria și amploarea operațiunilor feroviare vizate, precum și zona de funcționare. Un certificat unic de siguranță poate, de asemenea, să vizeze liniile deținute de întreprinderea feroviară dacă sunt incluse în sistemul de management al siguranței al acesteia.

(12) Orice decizie prin care se refuză eliberarea unui certificat unic de siguranță sau se exclude o porțiune din rețea în conformitate cu evaluarea negativă menționată la alineatul (7) se justifică în mod corespunzător. În termen de o lună de la primirea deciziei, solicitantul poate cere agenției sau autorității naționale de siguranță, după caz, să își revizuiască decizia. Agenția sau autoritatea națională de siguranță are la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a își confirma sau revoca decizia.

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

(\*) Doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 653/2007 al Comisiei din 13 iunie 2007 privind utilizarea unui format european comun pentru certificatele de siguranță și documentele de cerere în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului și valabilitatea certificatelor de siguranță prevăzute de Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 153, 14.6.2007, p. 9).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei din 9 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară (JO L 326, 10.12.2010, p. 11).

(\*\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

În cazul în care decizia negativă a unei autorități naționale de siguranță este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața unui organism pentru soluționarea contestațiilor în conformitate cu dreptul intern. Statele membre pot desemna organismul de reglementare menționat la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE pentru aplicarea acestei proceduri de contestare. În acest caz se aplică articolul 18 alineatul (3) din prezenta directivă.

(13) Un certificat unic de siguranță, eliberat fie de agenție, fie de autoritatea națională de siguranță în temeiul prezentului articol este reînnoit la cererea întreprinderii feroviare la intervale care nu depășesc cinci ani. Acesta este actualizat în întregime sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului sau amplitudinii operațiunii.

(14) În cazul în care un solicitant deține deja un certificat unic de siguranță eliberat în conformitate cu alineatele (5)-(7) și dorește să își extindă zona de funcționare sau în cazul în care deține deja un certificat unic de siguranță eliberat în conformitate cu alineatul (8) și dorește să își extindă zona de funcționare la un alt stat membru, acesta adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) privind zona de funcționare suplimentară. Întreprinderea feroviară transmite dosarul agenției care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alineatele (4)-(7), eliberează un certificat unic de siguranță actualizat care acoperă zona de funcționare extinsă. În acest caz, numai autoritățile naționale de siguranță vizate de extinderea operațiunii sunt consultate pentru evaluarea dosarului astfel cum se prevede la alineatul (3) litera (b).

În cazul în care întreprinderea feroviară deține un certificat unic de siguranță în conformitate cu alineatul (8) și dorește să își extindă zona de funcționare în interiorul statului membru respectiv, acesta adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) privind zona de funcționare suplimentară. Solicitantul transmite dosarul prin intermediul ghișei unice menționate la articolul 12 din Regulamentul (UE) .../... (\*) autorității naționale de siguranță care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alineatul (8), eliberează un certificat unic de siguranță actualizat care acoperă zona de funcționare extinsă.

(15) Agenția și autoritățile naționale de siguranță competente pot cere ca certificatele unice de siguranță eliberate de acestea să fie revizuite în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.

(16) Agenția informează autoritățile naționale de siguranță competente fără întârziere și, în orice caz, în termen de două săptămâni, cu privire la eliberarea unui certificat unic de siguranță. Agenția informează imediat autoritățile naționale de siguranță competente în cazul reînnoirii, modificării sau revocării unui certificat unic de siguranță. Aceasta menționează denumirea și adresa întreprinderii feroviare, data eliberării, categoria, amploarea, valabilitatea și zona de funcționare a certificatului unic de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale. În cazul certificatelor unice de siguranță eliberate de autoritățile naționale de siguranță, aceleași informații sunt furnizate agenției de către autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță competente în același termen.

#### Articolul 11

### Cooperarea dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță în ceea ce privește eliberarea certificatelor unice de siguranță

(1) În sensul articolului 10 alineatele (5) și (6) din prezenta directivă, agenția și autoritățile naționale de siguranță încheie acorduri de cooperare în conformitate cu articolul 76 din Regulamentul (UE) .../... (\*). Aceste acorduri de cooperare iau forma unor acorduri specifice sau a unor acorduri-cadru și implică una sau mai multe autorități naționale de siguranță. Aceste acorduri de cooperare conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultate, a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării taxelor care trebuie plătite de solicitant.

(2) Acordurile de cooperare pot include totodată acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită competențe specifice din motive geografice sau istorice, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar al Uniunii, astfel de acorduri de cooperare specifice pot include posibilitatea delegării atribuțiilor către autoritățile naționale de siguranță competente, atunci când acest lucru este necesar pentru a asigura alocarea eficientă și proporțională a resurselor pentru certificare. Aceste acorduri de cooperare sunt instituite înainte ca agenția să îndeplinească atribuțiile de certificare în conformitate cu articolul 31 alineatul (3).

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(3) În cazul acelor state membre ale căror rețele feroviare au un ecartament de cale ferată diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii și dispun de aceleași cerințe tehnice și operaționale cu țările terțe vecine, pe lângă acordurile de cooperare menționate la alineatul (2), toate autoritățile naționale de siguranță în cauză din respectivele state membre încheie cu agenția un acord multilateral care cuprinde condiții menite să faciliteze extinderea zonei de funcționare a certificatelor de siguranță în statele membre în cauză, după caz.

#### Articolul 12

##### **Autorizația de siguranță a administratorilor de infrastructură**

(1) Pentru a i se permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, administratorul de infrastructură trebuie să obțină o autorizație de siguranță din partea autorității naționale de siguranță din statul membru în care se găsește infrastructura feroviară.

Autorizația de siguranță conține o autorizație confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură, astfel cum se prevede la articolul 9, și include procedurile și dispozițiile pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a infrastructurii feroviare incluzând, dacă este cazul, întreținerea și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare.

Autoritatea națională de siguranță explică cerințele pentru autorizațiile de siguranță și documentele necesare, după caz, sub forma unui document de îndrumare pentru depunerea de cereri.

(2) Autorizația de siguranță este valabilă timp de cinci ani și poate fi reînnoită la cererea administratorului de infrastructură. Aceasta este revizuită în întregime sau parțial oricând au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, subsistemelor de semnalizare sau energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a infrastructurii. Administratorul de infrastructură informează fără întârziere autoritatea națională de siguranță cu privire la toate aceste modificări.

Autoritatea națională de siguranță poate cere ca autorizația de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.

(3) Autoritatea națională de siguranță ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea autorizației de siguranță și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după ce toate informațiile necesare și orice informații suplimentare solicitate au fost transmise de către solicitant.

(4) Autoritatea națională de siguranță informează agenția imediat și în orice caz în termen de două săptămâni cu privire la autorizațiile de siguranță care au fost eliberate, reînnoite, modificate sau revocate. Aceasta menționează denumirea și adresa administratorului de infrastructură, data eliberării, domeniul de aplicare și perioada de valabilitate a certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

(5) În cazul infrastructurii transfrontaliere, autoritățile naționale de siguranță competente cooperează pentru a elibera autorizații de siguranță.

#### Articolul 13

##### **Acces la serviciile de formare**

(1) Statele membre se asigură că întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură și personalul acestora care execută sarcini critice în materie de siguranță beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la spațiile și echipamentele de formare pentru mecanicii de locomotivă și însoțitorii de tren, atunci când această formare este necesară pentru exploatarea serviciilor din rețeaua proprie.

Serviciile de formare includ formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemul de semnalizare și de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatare.

Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, statele membre se asigură că personalul întreprinderilor feroviare și administratorii de infrastructură au acces la asemenea certificate.

Autoritatea națională de siguranță se asigură că serviciile de formare îndeplinesc cerințele stabilite în Directiva 2007/59/CE și, respectiv, în STI sau normele naționale menționate la articolul 8 alineatul (3) litera (e) din prezenta directivă.

(2) Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unei singure întreprinderi feroviare sau al administratorului de infrastructură, statele membre se asigură că acestea sunt puse la dispoziția altor întreprinderi feroviare la un preț rezonabil și nediscriminatoriu, care este raportat la cost și care poate include o marjă de profit.

(3) La recrutarea de noi mecanici de locomotivă, de personal însoțitor la bordul trenurilor și de personal care execută sarcini critice în materie de siguranță, întreprinderile feroviare pot lua în considerare orice formare, calificări și experiență dobândite anterior la alte întreprinderi feroviare. În acest scop, acești membri ai personalului sunt îndreptățiți să aibă acces la toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența, să obțină copii ale acestora și să le comunice.

(4) Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură sunt răspunzători de nivelul formării și de calificările personalului lor care desfășoară activități critice legate de siguranță.

#### Articolul 14

### Întreținerea vehiculelor

(1) Fiecărui vehicul, anterior utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, iar entitatea respectivă este înregistrată în registrul vehiculelor în conformitate cu articolul 47 din Directiva (UE) .../... (\*).

(2) Fără a aduce atingere răspunderii întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la articolul 4, entitatea responsabilă cu întreținerea se asigură că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare în condiții de siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea instituie un sistem de întreținere pentru vehiculele respective și, prin intermediul acestui sistem:

- (a) se asigură că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu dosarul de întreținere al fiecărui vehicul și cu cerințele în vigoare, inclusiv cu normele de întreținere și cu prevederile STI relevante;
- (b) pune în aplicare metodele necesare de evaluare a riscurilor menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (a), dacă este cazul în cooperare cu alți actori;
- (c) se asigură că măsurile de control al riscurilor sunt puse în practică de contractanți prin aplicarea MCS pentru procesele de monitorizare menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (c) și că acest lucru este stipulat în acordurile contractuale care sunt divulgate la cererea agenției sau a autorității naționale de siguranță; și
- (d) asigură trasabilitatea activităților de întreținere.

(3) Sistemul de întreținere este alcătuit din următoarele funcții:

- (a) o funcție de gestionare, care supervizează și coordonează funcțiile de întreținere menționate la literele (b)-(d) și asigură starea de siguranță a vehiculului în sistemul feroviar;
- (b) o funcție de dezvoltare a întreținerii, care este responsabilă de gestionarea documentației referitoare la întreținere, inclusiv gestionarea configurării, pe baza datelor de proiectare și de funcționare, precum și pe baza prestațiilor și a experienței dobândite;
- (c) o funcție de management al întreținerii parcului, care gestionează retragerea vehiculului în vederea întreținerii și repunerea în funcțiune a acestuia după întreținere;
- (d) o funcție de efectuare a întreținerii, care asigură întreținerea tehnică necesară a unui vehicul sau a unor părți ale acestuia, inclusiv furnizarea documentației de redare în exploatare.

Entitatea responsabilă cu întreținerea desfășoară ea însăși funcția de gestionare, dar poate externaliza funcțiile de întreținere menționate la literele (b)-(d) sau o parte a acestor funcții, atribuindu-le altor părți contractante, precum ateliere de întreținere.

Entitatea responsabilă cu întreținerea se asigură că toate funcțiile menționate la literele (a)-(d) respectă cerințele și criteriile de evaluare prevăzute în anexa III.

Atelierele de întreținere aplică secțiunile relevante din anexa III, astfel cum au fost identificate în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul alineatului (8) litera (a), care corespund funcțiilor și activităților care urmează să fie certificate.

(\*) Directiva din documentul 2013/0015 (COD).

(4) În cazul vagoanelor de marfă și după adoptarea actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (8) litera (b), în cazul altor vehicule, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată și i se acordă un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea de către un organism acreditat sau recunoscut sau de către o autoritate națională de siguranță în conformitate cu următoarele condiții:

- (a) procesele de acreditare și de recunoaștere a proceselor de certificare se bazează pe criteriile de independență, competență și imparțialitate;
- (b) sistemul de certificare furnizează dovezi că o entitate responsabilă cu întreținerea a instituit sistemul de întreținere menit să asigure starea de funcționare în condiții de siguranță a oricărui vehicul de a cărui întreținere răspunde;
- (c) certificarea entității responsabile cu întreținerea se bazează pe o evaluare a capacității entității responsabile cu întreținerea de a îndeplini cerințele relevante, precum și criteriile de evaluare stabilite în anexa III și de a le aplica în mod consecvent. Certificarea include un sistem de supraveghere pentru a asigura îndeplinirea în continuare a cerințelor respective și a criteriilor de evaluare după emiterea certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea;
- (d) certificarea atelierelor de întreținere se bazează pe conformitatea cu secțiunile relevante din anexa III, aplicate funcțiilor corespunzătoare și activităților care urmează să fie certificate.

În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un administrator de infrastructură sau o întreprindere feroviară, respectarea condițiilor prevăzute la primul paragraf poate fi verificată de către autoritatea națională de siguranță în conformitate cu procedurile menționate la articolele 10 sau 12 și poate fi confirmată în certificatele eliberate în conformitate cu respectivele proceduri.

(5) Certificatele eliberate în conformitate cu alineatul (4) sunt valabile pe întreg teritoriul Uniunii.

(6) Pe baza recomandării agenției, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate privind condițiile de certificare menționate la alineatul (4) primul paragraf, a entității responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, inclusiv cerințele prevăzute în anexa III, în conformitate cu MCS și cu STI relevante, și, atunci când este necesar, modifică aceste dispoziții.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 28 alineatul (3).

Sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă, adoptat prin Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei <sup>(1)</sup>, continuă să se aplice atât timp cât actul de punere în aplicare menționat la prezentul alineat se aplică.

(7) Până la ... (\*), agenția evaluează sistemul de certificare a entității responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, ia în considerare utilitatea extinderii acestui sistem la toate vehiculele, precum și certificarea obligatorie a atelierelor de întreținere și îi transmite Comisiei raportul său.

(8) Pe baza evaluării efectuate de agenție în temeiul alineatului (7), Comisia adoptă, dacă este cazul, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, și modifică ulterior, atunci când este necesar dispoziții detaliate care să identifice care dintre cerințele stabilite în anexa III se aplică în scopul:

- (a) funcțiilor de întreținere îndeplinite de către atelierelor de întreținere, inclusiv dispoziții detaliate menite să asigure punerea în aplicare uniformă a certificării atelierelor de întreținere, în conformitate cu MCS și cu STI relevante;
- (b) certificării entităților responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, pe baza caracteristicilor tehnice ale acestor vehicule, inclusiv dispoziții detaliate menite să asigure punerea în aplicarea uniformă a condițiilor de certificare a entității responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, în conformitate cu MCS și cu STI relevante.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3).

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei din 10 mai 2011 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 (JO L 122, 11.5.2011, p. 22).

(\*) Doi ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.



## Articolul 15

**Derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea**

(1) Statele membre își pot îndeplini obligația de a identifica entitatea responsabilă cu întreținerea prin intermediul unor măsuri alternative cu privire la sistemul de întreținere stabilit la articolul 14, în următoarele cazuri:

- (a) vehicule înregistrate într-o țară terță și întreținute în conformitate cu legislația țării respective;
- (b) vehicule care sunt folosite în rețele sau pe linii cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii și pentru care îndeplinirea cerințelor prevăzute la articolul 14 alineatul (2) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe;
- (c) vagoane de marfă și vagoane de călători care sunt utilizate în comun cu țări terțe, al căror ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii;
- (d) vehicule utilizate pe rețelele menționate la articolul 2 alineatul (3) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de intrarea în utilizare. În acest caz se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani.

(2) Măsurile alternative menționate la alineatul (1) se pun în aplicare prin derogări ce sunt acordate de autoritatea națională de siguranță competentă sau de agenție:

- (a) la înregistrarea vehiculelor în temeiul articolului 47 din Directiva (UE) .../... (\*), în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;
- (b) la eliberarea certificatelor unice de siguranță și a autorizațiilor de siguranță către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură în temeiul articolelor 10 și 12 din prezenta directivă, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea.

(3) Derogările sunt identificate și motivate în raportul anual privind siguranța menționat la articolul 19. Atunci când se pare că se asumă riscuri nejustificate în ceea ce privește siguranța în cadrul sistemului feroviar al Uniunii, agenția informează imediat Comisia despre acest fapt. Comisia contactează părțile în cauză și, unde este cazul, solicită statelor membre în cauză să își retragă decizia de derogare.

## CAPITOLUL IV

**AUTORITĂȚI NAȚIONALE DE SIGURANȚĂ**

## Articolul 16

**Atribuții**

(1) Fiecare stat membru instituie o autoritate națională de siguranță. Statele membre se asigură că autoritatea națională de siguranță dispune de capacitatea organizațională internă și externă necesară în materie de resurse umane și materiale. Autoritatea respectivă este independentă în organizarea, structura juridică și procesul decizional de orice întreprindere feroviară, administrator de infrastructură, solicitant sau entitate contractantă și de orice entitate care atribuie contracte de servicii publice. Autoritatea respectivă poate fi un departament din ministerul național care răspunde de transporturi, cu condiția ca independența acesteia să fie garantată.

(2) Autoritățile naționale de siguranță i se încredințează cel puțin următoarele atribuții:

- (a) să autorizeze punerea în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură, care constituie sistemul feroviar al Uniunii în conformitate cu articolul 18 alineatul (2) din Directiva (UE) .../... (\*);
- (b) să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor, în conformitate cu articolul 21 alineatul (8) din Directiva (UE) .../... (\*);

---

(\*) Directiva din documentul 2013/0015 (COD).

- (c) să sprijine agenția în eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) din Directiva (UE) .../... (\*) și ale autorizațiilor de tip ale vehiculelor, în conformitate cu articolul 24 din Directiva (UE) .../... (\*);
  - (d) să supravegheze pe teritoriul său conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale, în conformitate cu articolul 8 din Directiva (UE) .../... (\*);
  - (e) să asigure faptul că i s-a atribuit un număr de vehicul în conformitate cu articolul 46 din Directiva (UE) .../... (\*), fără a aduce atingere articolului 47 alineatul (4) din directiva respectivă;
  - (f) să sprijine agenția în eliberarea, reînnoirea, modificarea sau revocarea certificatelor unice de siguranță acordate în conformitate cu articolul 10 alineatul (5);
  - (g) să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce certificatele unice de siguranță acordate în conformitate cu articolul 10 alineatul (8);
  - (h) să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce autorizațiile naționale de siguranță acordate în conformitate cu articolul 12;
  - (i) să monitorizeze, să promoveze și, dacă este cazul, să aplice și să actualizeze cadrul de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale;
  - (j) să supravegheze întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, în conformitate cu articolul 17;
  - (k) după caz și în conformitate cu dreptul intern, să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce permisele de mecanici de locomotivă, în conformitate cu Directiva 2007/59/CE;
  - (l) după caz și în conformitate cu dreptul intern, să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce certificatele acordate entităților responsabile cu întreținerea.
- (3) Atribuțiile prevăzute la alineatul (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către niciun administrator de infrastructură și către nicio întreprindere feroviară sau entitate contractantă.

#### Articolul 17

#### Supraveghere

(1) Autoritățile naționale de siguranță supraveghează respectarea continuă a obligației legale impuse întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură de a utiliza un sistem de management al siguranței, astfel cum este menționat la articolul 9.

În acest scop, autoritățile naționale de siguranță aplică principiile enunțate în MCS pentru supraveghere relevante, menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (c), garantând faptul că activitățile de supraveghere includ, în special, verificarea aplicării de către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură:

- (a) a sistemului de management al siguranței, pentru a-i monitoriza eficacitatea;
- (b) a elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de management al siguranței, inclusiv activitățile operaționale, furnizarea întreținerii și a materialelor și utilizarea contractanților pentru a monitoriza eficacitatea acestora; și
- (c) a MCS relevante, menționate la articolul 6. Activitățile de supraveghere aferente prezentei litere se aplică de asemenea entităților responsabile cu întreținerea, atunci când este cazul.

(2) Întreprinderile feroviare informează autoritățile naționale de siguranță relevante, cu cel puțin două luni înainte de începerea oricărei noi operațiuni de transport feroviar, pentru a le permite acestora să își planifice activitățile de supraveghere. De asemenea, întreprinderile feroviare prezintă o defalcare a categoriilor de personal și a tipurilor de vehicule.

(3) Deținătorul unui certificat unic de siguranță informează imediat autoritățile naționale de siguranță competente cu privire la orice modificare majoră a informațiilor menționate la alineatul (2).

---

(\*) Directiva din documentul 2013/0015 (COD).

(4) Monitorizarea respectării normelor aplicabile privind timpul de lucru, de conducere și de odihnă pentru mecanicii de locomotivă este asigurată de către autoritățile competente desemnate de statele membre. Atunci când monitorizarea respectării normelor nu este asigurată de autoritățile naționale de siguranță, autoritățile competente cooperează cu autoritățile naționale de siguranță, cu scopul de a permite autorităților naționale de siguranță să își îndeplinească rolul de supraveghere a siguranței feroviare.

(5) În cazul în care constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru certificare, autoritatea națională de siguranță solicită agenției restricționarea sau revocarea certificatului respectiv. Agenția informează imediat toate autoritățile naționale de siguranță competente. Dacă agenția decide să restricționeze sau să revoce certificatul unic de siguranță, aceasta prezintă motivele care stau la baza deciziei sale.

În cazul unui dezacord între agenție și autoritatea națională de siguranță, se aplică procedura de arbitraj menționată la articolul 10 alineatul (7). În cazul în care, în urma unei astfel de proceduri de arbitraj, certificatul unic de siguranță nu este nici restricționat, nici revocat, măsurile de siguranță temporare menționate la alineatul (6) din prezentul articol se suspendă.

În cazul în care autoritatea națională de siguranță este cea care a eliberat certificatul unic de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (8), aceasta poate restricționa sau revoca certificatul, prezentând motivele care stau la baza deciziei sale, și informează agenția în acest sens.

Deținătorul unui certificat unic de siguranță al cărui certificat a fost restricționat sau revocat fie de către agenție, fie de către autoritatea națională de siguranță are dreptul de a contesta în conformitate cu articolul 10 alineatul (12).

(6) În cazul în care, în cursul supravegherii, o autoritate națională de siguranță identifică un risc grav la adresa siguranței, aceasta poate aplica în orice moment măsuri de siguranță temporare, inclusiv restricționarea sau suspendarea imediată a operațiunilor relevante. În cazul în care certificatul unic de siguranță a fost eliberat de agenție, autoritatea națională de siguranță informează imediat agenția cu privire la acest lucru și furnizează documentele justificative care au stat la baza deciziei sale.

În cazul în care agenția constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță nu mai îndeplinește condițiile de certificare, aceasta restricționează sau revocă de îndată certificatul respectiv.

În cazul în care agenția constată că măsurile aplicate de autoritatea națională de siguranță sunt disproporționate, îi poate solicita autorității respective să retragă sau să adapteze măsurile în cauză. Agenția și autoritatea națională de siguranță cooperează pentru a ajunge la o soluție reciproc acceptabilă. Dacă este cazul, acest proces implică și întreprinderea feroviară. Dacă această din urmă procedură nu are succes, decizia autorității de siguranță națională de aplicare a măsurilor temporare rămâne în vigoare.

Decizia autorității naționale de siguranță referitoare la măsurile de siguranță temporare face obiectul controlului jurisdicțional național menționat la articolul 18 alineatul (3). În acest caz, măsurile de siguranță temporare se pot aplica până la încheierea controlului jurisdicțional, fără a aduce atingere alineatului (5).

În cazul în care durata unei măsuri temporare depășește trei luni, autoritatea națională de siguranță îi solicită agenției restricționarea sau revocarea certificatului unic de siguranță și se aplică procedura prevăzută la alineatul (5).

(7) Autoritatea națională de siguranță supraveghează subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură și se asigură că acestea respectă cerințele esențiale. În cazul infrastructurilor transfrontaliere, aceasta își va efectua activitățile de supraveghere în cooperare cu alte autorități naționale de siguranță competente. Dacă autoritatea națională de siguranță constată că un administrator de infrastructură nu mai îndeplinește condițiile pentru autorizația sa de siguranță, aceasta restricționează sau revocă autorizația respectivă, prezentând motivele care stau la baza deciziei sale.

(8) Atunci când supraveghează eficacitatea sistemelor de management al siguranței ale administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare, autoritățile naționale de siguranță pot lua în considerare performanța în materie de siguranță a actorilor menționați la articolul 4 alineatul (4) din prezenta directivă și, după caz, a centrelor de formare menționate în Directiva 2007/59/CE, în măsura în care activitățile lor au un impact asupra siguranței feroviare. Prezentul alineat se aplică fără a aduce atingere răspunderii întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură menționate la articolul 4 alineatul (3) din prezenta directivă.

(9) Autoritățile naționale de siguranță ale statelor membre în care o întreprindere feroviară își desfășoară activitatea cooperează pentru a-și coordona activitățile de supraveghere privind întreprindere feroviară respectivă, pentru a se asigura că informațiile esențiale referitoare la o anume întreprindere feroviară sunt partajate, în special în ceea ce privește riscurile cunoscute și performanța în materie de siguranță. Autoritatea națională de siguranță partajează de asemenea informațiile cu alte autorități naționale competente și cu agenția în cazul în care constată că întreprinderea feroviară nu ia măsurile necesare de control al riscurilor.

Cooperarea respectivă asigură faptul că supravegherea este suficient de extinsă și că se evită dublarea inspecțiilor și a auditurilor. Autoritățile naționale de siguranță pot elabora un plan comun de supraveghere pentru a asigura faptul că auditurile și alte inspecții au loc periodic, ținând seama de tipul și amploarea operațiunilor de transport din fiecare stat membru vizat.

Agenția sprijină aceste activități de coordonare prin elaborarea de orientări.

(10) Autoritățile naționale de siguranță pot transmite notificări pentru a avertiza administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare în caz de nerespectare a obligațiilor acestora stabilite la alineatul (1).

(11) Autoritățile naționale de siguranță utilizează informațiile colectate de agenție în timpul evaluării dosarului menționat la articolul 10 alineatul (5) litera (a) pentru supravegherea unei întreprinderi feroviare după eliberarea certificatului său unic de siguranță. Autoritățile naționale de siguranță utilizează informațiile colectate în procesul autorizării de siguranță în conformitate cu articolul 12 în scopul supravegherii administratorului de infrastructură.

(12) În scopul reînnoirii certificatelor unice de siguranță, agenția sau autoritățile naționale de siguranță competente în cazul unui certificat de siguranță eliberat în conformitate cu articolul 10 alineatul (8) utilizează informațiile colectate în timpul activităților de supraveghere. În scopul reînnoirii autorizațiilor de siguranță, autoritățile naționale de siguranță utilizează și informațiile colectate în timpul activităților lor de supraveghere.

(13) Agenția și autoritățile naționale de siguranță iau măsurile necesare în vederea coordonării și a asigurării schimbului complet de informații menționate la alineatele (10), (11) și (12).

#### Articolul 18

### Principii decizionale

(1) Agenția, atunci când examinează cererile de eliberare a certificatului unic de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) și autoritățile naționale de siguranță își îndeplinesc atribuțiile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent. În special, acestea permit tuturor părților interesate să fie ascultate și își motivează deciziile.

Ele răspund prompt la cereri și solicitări, comunică imediat cererile lor de informații și adoptă toate deciziile în termen de patru luni de la furnizarea tuturor informațiilor relevante de către solicitant. Acestea pot cere în orice moment asistența tehnică a administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii atribuțiilor menționate la articolul 16.

În procesul elaborării cadrului de reglementare național, autoritățile naționale de siguranță consultă toți actorii și părțile interesate, inclusiv administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului.

(2) Autoritățile naționale de siguranță sunt libere să desfășoare toate inspecțiile, auditurile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor lor și li se acordă acces la toate documentele și incintele, la instalațiile și echipamentele relevante ale administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare și, după caz, ale oricărui actor menționat la articolul 4. Agenția are aceleași drepturi în raport cu întreprinderile feroviare atunci când își exercită atribuțiile de certificare de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (5).

(3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că deciziile luate de autoritățile naționale de siguranță sunt supuse controlului jurisdicțional.

(4) Autoritățile naționale de siguranță desfășoară un schimb activ de opinii și experiență, în special în interiorul rețelei instituite de agenție pentru armonizarea criteriilor decizionale la nivelul Uniunii.

#### Articolul 19

### Raportul anual

Autoritățile naționale de siguranță publică un raport anual privind activitățile acestora în anul precedent și îl trimite Agenției până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind următoarele:

(a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul statelor membre a ICS, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1);

- (b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;
- (c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;
- (d) rezultate și experiență referitoare la supravegherea administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare, inclusiv numărul și rezultatul inspecțiilor și al auditurilor;
- (e) derogările adoptate în conformitate cu articolul 15; și
- (f) experiența întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură cu privire la aplicarea MCS relevante.

#### CAPITOLUL V

### INVESTIGAREA ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR

#### Articolul 20

#### **Obligația de a investiga**

(1) Statele membre se asigură că organismul de investigare menționat la articolul 22 desfășoară o investigație după orice accident grav pe sistemul feroviar al Uniunii. Obiectivul investigației este îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor, unde este posibil.

(2) De asemenea, organismul de investigare menționat la articolul 22 poate investiga acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale elementelor constitutive de interoperabilitate ale sistemului feroviar al Uniunii.

Organismul de investigare poate decide dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident. La luarea deciziei sa ține cont de următoarele:

- (a) gravitatea accidentului sau incidentului;
  - (b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem;
  - (c) impactul său asupra siguranței feroviare; și
  - (d) cereri ale administratorilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, autorității naționale de siguranță sau ale statelor membre.
- (3) Amploarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații este determinată de organismul de investigare, ținând cont de articolele 21 și 23 și în funcție de lecțiile care se preconizează a fi învățate în urma accidentului sau incidentului pentru îmbunătățirea siguranței.
- (4) Investigația nu are ca obiect în nici un caz stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

#### Articolul 21

#### **Statutul investigației**

(1) Statele membre definesc, în cadrul sistemului lor juridic, regimul juridic al investigației care permite investigatorilor-șefi să-și îndeplinească atribuțiile în modul ce mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.

(2) În conformitate cu dreptul intern, statele membre asigură cooperarea deplină a autorităților responsabile de orice anchetă judiciară și garantează că investigatorilor li se acordă, de îndată ce este posibil, acces la informațiile și probele relevante pentru investigație. În special, investigatorilor li se acordă:

- (a) acces imediat la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare;
- (b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și la îndepărtarea controlată a epavelor, instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei;
- (c) accesul nerestricționat și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului;

- (d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;
  - (e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident;
  - (f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat în accident sau incident și a altor martori; și
  - (g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, întreprinderile feroviare, entitățile responsabile cu întreținerea și autoritatea națională de siguranță.
- (3) Agenția cooperează cu organismul de investigare atunci când investigația implică vehicule autorizate de agenție sau întreprinderi feroviare certificate de agenție. Agenția transmite într-un timp cât mai scurt toate informațiile sau înregistrările solicitate organismului de investigare și furnizează explicații, atunci când i se solicită acest lucru.
- (4) Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară.

#### Articolul 22

### Organismul de investigare

- (1) Fiecare stat membru se asigură că investigarea accidentelor și incidentelor menționate la articolul 20 sunt desfășurate de un organism permanent, care include cel puțin un investigator capabil să îndeplinească funcția de investigator-șef în cazul unui accident sau incident. Organismul respectiv este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice administrator de infrastructură, întreprindere feroviară, organism de tarify, organism de repartizare și organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile încredințate organismului de investigare. În plus, acesta este independent din punct de vedere funcțional de autoritatea națională de siguranță, de agenție și de orice autoritate de reglementare a căilor ferate.
- (2) Organismul de investigare își îndeplinește atribuțiile în mod independent de alte entități menționate la alineatul (1) și este în măsură să obțină suficiente resurse în acest sens. Investigatorii săi beneficiază de un statut care le oferă garanția de independență necesară.
- (3) Statele membre prevăd că întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și, după caz, autoritatea națională de siguranță sunt obligate să notifice imediat organismului de investigare accidentele și incidentele menționate la articolul 20 și să furnizeze toate informațiile disponibile. După caz, această notificare ar trebui actualizată imediat ce informațiile lipsă devin disponibile.
- Organismul de investigare decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la accident sau incident, dacă să lanseze sau nu o investigație.
- (4) Organismul de investigare poate combina atribuțiile în temeiul prezentei directive cu activitatea de investigare a altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste alte investigații nu îi periclitează independența.
- (5) Dacă este necesar, și cu condiția să nu se aducă atingere independenței organismului de investigare prevăzute la alineatul (1), organismul de investigare poate cere asistența organismelor de investigare din alte state membre sau din partea agenției pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.
- (6) Statele membre pot încredința organismului de investigare atribuția referitoare la desfășurarea investigațiilor privind accidente și incidente feroviare, altele decât cele menționate la articolul 20.
- (7) Organismele de investigare desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul elaborării unor metode comune de investigare, elaborării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific.

Fără a aduce atingere alineatului (1), agenția sprijină organismele de investigare în îndeplinirea acestei atribuții în conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) .../... (\*).

---

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

Organismele de investigare instituie, cu sprijinul agenției în conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) .../... (\*), un program de evaluare inter pares la care toate organismele de investigare sunt încurajate să participe în scopul monitorizării eficacității și independenței acestora. Cu sprijinul secretariatului menționat la articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) .../... (\*), organismele de investigare publică:

- (a) programul comun de evaluare inter pares și criteriile de evaluare; și
- (b) un raport anual cu privire la program, evidențiind punctele forte identificate și sugestiile de îmbunătățire.

Rapoartele de evaluare inter pares sunt furnizate tuturor organismelor de investigare și agenției. Rapoartele respective sunt publicate pe bază de voluntariat.

### Articolul 23

#### Procedura de investigare

(1) Un accident sau incident prevăzut în articolul 20 este investigat de organismul de investigare al statului membru în care a avut loc. Dacă nu este posibil să se stabilească în care stat membru a avut loc sau dacă a avut loc la sau aproape de o instalație de frontieră între două state membre, organismele de investigare relevante convin care dintre acestea desfășoară investigația sau convin să o desfășoare în cooperare. Celuilalt organism de investigare i se permite în primul caz să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia.

Organismele de investigare din alte state membre sunt invitate, după caz, să participe la o investigație atunci când:

- (a) o întreprindere feroviară stabilită și licențiată într-unul din respectivele state membre este implicată în accident sau incident; sau
- (b) un vehicul înmatriculat sau întreținut într-unul din respectivele state membre este implicat în accident sau incident.

Organismelor de investigare din statele membre invitate li se conferă competențele necesare pentru a le permite, atunci când li se solicită, să ofere asistență în colectarea probelor pentru un organism de investigare din alt stat membru.

Organismelor de investigare din statele membre invitate li se oferă acces la informațiile și probele necesare pentru a le permite să participe în mod eficace la investigație, în condițiile respectării corespunzătoare a dreptului intern referitor la procedurile judiciare.

Prezentul alineat nu împiedică statele membre să convină ca organismele competente să desfășoare investigații în cooperare, în alte împrejurări.

(2) Pentru fiecare accident sau incident, organismul responsabil de investigare asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea investigației. Competențele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul organismului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului care urmează să fie investigat.

(3) Investigația se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să partajeze rezultatele. Administratorul de infrastructură și întreprinderile feroviare relevante, autoritatea națională de siguranță, agenția, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate, reprezentanții personalului și utilizatorii dispun de posibilitatea de a furniza informații tehnice relevante în vederea îmbunătățirii calității raportului investigației. Organismul de investigare ia act, de asemenea, de nevoile rezonabile ale victimelor și ale rudelor acestora și le informează periodic cu privire la stadiul investigației.

(4) Organismul de investigare își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite administratorului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.

---

(\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

#### Articolul 24

##### Rapoarte

(1) O investigație a unui accident sau incident menționat la articolul 20 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele descriu obiectivele investigației menționate la articolul 20 alineatul (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

(2) Organismul de investigare publică raportul final în cel mai scurt timp posibil și în mod normal cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, organismul de investigare publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare dată a comemorării accidentului, în care să ofere detalii cu privire la stadiul investigației și la problemele ridicate în domeniul siguranței. Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante menționate la articolul 23 alineatul (3) și organismelor și părților în cauză din alte state membre.

Luând în considerare experiența dobândită de organisme de investigare, Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, structura pe care rapoartele de investigare a accidentelor și incidentelor trebuie să o urmeze cât mai îndeaproape. Această structură a rapoartelor include următoarele elemente:

- (a) o descriere a evenimentului și a circumstanțelor acestuia;
- (b) o evidență a investigațiilor și a anchetelor, inclusiv cu privire la sistemul de management al siguranței, normele și reglementările aplicate, funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice, organizarea forței de muncă, documentația privind sistemul de exploatare și evenimentele anterioare cu caracter similar;
- (c) analize și concluzii cu privire la cauzele evenimentului, inclusiv factorii care au contribuit la eveniment legați de:
  - (i) acțiunile întreprinse de persoanele implicate;
  - (ii) starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice;
  - (iii) competențele personalului, proceduri și întreținere;
  - (iv) condițiile cadrului de reglementare; și
  - (v) aplicarea sistemului de management al siguranței.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3).

(3) Anual până la 30 septembrie, organismul de investigare publică un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.

#### Articolul 25

##### Informații care se trimit agenției

(1) În termen șapte zile de la decizia de deschidere a unei investigații, organismul de investigare informează agenția cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.

(2) Organismul de investigare trimite agenției o copie a raportului final prevăzut la articolul 24 alineatul (2) și a raportului anual prevăzut la articolul 24 alineatul (3).

#### Articolul 26

##### Recomandări de siguranță

(1) Recomandarea de siguranță emisă de un organ de investigare nu creează în nici un caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un accident sau incident.



(2) Recomandările sunt adresate autorității naționale de siguranță și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, agenției, altor organisme sau autorități din statul membru în cauză sau altor state membre. Statele membre, autoritățile lor naționale de siguranță și agenția, în limitele competențelor lor, iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organismele de investigare sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate.

(3) Agenția, autoritatea națională de siguranță și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre cărora li s-au adresat recomandări raportează cel puțin periodic organismului de investigare cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a unei anumite recomandări.

## CAPITOLUL VI

### DISPOZIȚII TRANZITORII ȘI FINALE

#### Articolul 27

#### Exercitarea delegării de competențe

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

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 6 alineatul (6) și la articolul 7 alineatul (6) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani începând de la ... (\*). Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Este deosebit de important ca Comisia să își urmeze practica obișnuită și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experți ai statelor membre, înainte de a adopta respectivele acte delegate.

(4) Delegarea de competențe menționată la articolul 6 alineatul (6) și la articolul 7 alineatul (6) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere validității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

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

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 6 alineatul (6) și al articolului 7 alineatul (6) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

#### Articolul 28

#### Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul menționat la articolul 51 din Directiva (UE) .../... (\*\*). Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. Atunci când comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(\*) Data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*) Directiva din documentul 2013/0015 (COD).

## Articolul 29

**Raport și alte acțiuni la nivelul Uniunii**

(1) Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, înainte de ... (\*) și o dată la cinci ani după primul raport, în special pentru a monitoriza eficacitatea măsurilor privind eliberarea certificatelor unice de siguranță.

Raportul este însoțit, dacă este necesar, de propuneri pentru alte acțiuni la nivelul Uniunii.

(2) Agenția evaluează evoluțiile în ceea ce privește o cultură a siguranței, inclusiv raportarea evenimentelor. Aceasta transmite Comisiei, în termen de ... (\*\*), un raport care cuprinde, după caz, îmbunătățirile care trebuie aduse sistemului. Comisia ia măsurile corespunzătoare pe baza acestor recomandări și propune modificări la prezenta directivă, dacă este necesar.

(3) Până la ... (\*\*\*), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind acțiunile întreprinse în vederea atingerii următoarelor obiective:

- (a) obligativitatea pentru producători de a marca printr-un cod de identificare componentele critice pentru siguranță care circulă pe rețelele feroviare europene asigurând faptul că codul de identificare identifică cu precizie componenta, numele producătorului și datele de producție semnificative;
- (b) trasabilitatea deplină a componentelor critice pentru siguranță, trasabilitatea activităților de întreținere a acestora și identificarea duratei lor de exploatare; și
- (c) identificarea principiilor comune obligatorii pentru întreținerea componentelor respective.

## Articolul 30

**Sancțiuni**

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor interne adoptate în temeiul prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru asigurarea punerii în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale, nediscriminatorii și disuasive. Statele membre notifică Comisiei aceste norme până la data specificată în articolul 33 alineatul (1) și îi notifică fără întârziere orice modificare care le afectează.

## Articolul 31

**Dispoziții tranzitorii**

(1) Anexa V la Directiva 2004/49/CE se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 24 alineatul (2) din prezenta directivă.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (3) din prezentul articol, întreprinderile feroviare care trebuie să fie certificate între ... (\*\*\*\*) și ... (\*\*\*\*\*), intră sub incidența Directivei 2004/49/CE. Aceste certificate de siguranță sunt valabile până la data expirării lor.

(\*) Cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

(\*\*) Opt ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*\*) 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*\*\*) Data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*\*\*\*) Trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(3) Agenția îndeplinește atribuțiile de certificare în temeiul articolului 10, în termen de ... (\*), în ceea ce privește zonele de operare din statele membre care nu au notificat agenția sau Comisia în conformitate cu articolul 33 alineatul (2). Prin derogare de la articolul 10, autoritățile naționale de siguranță din statele membre care au notificat agenția și Comisia în temeiul articolului 33 alineatul (2) pot continua să elibereze certificate în conformitate cu Directiva 2004/49/CE până la ... (\*\*).

#### Articolul 32

### Recomandări și avize ale agenției

Agenția furnizează recomandări și avize în conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (UE) .../... (\*\*\*) în scopul aplicării prezentei directive. Aceste recomandări și avize pot fi luate în considerare atunci când Uniunea adoptă acte juridice în temeiul prezentei directive.

#### Articolul 33

### Transpunere

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma articolelor 2, 3, 4, articolelor 8-11, articolului 12 alineatul (5), articolului 15 alineatul (3), articolelor 16-19, articolului 21 alineatul (2), articolului 23 alineatele (3) și (7), articolului 24 alineatul (2), articolului 26 alineatul (3) și anexelor II și III până la ... (\*). Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor dispoziții.

(2) Statele membre pot prelungi perioada de transpunere menționată la alineatul (1) cu un an. În acest scop, până la ... (\*\*\*\*), statele membre care nu asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative în termenul de transpunere menționat la alineatul (1) notifică acest lucru agenției și Comisiei și prezintă motivele unei astfel de prelungiri.

(3) Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Acestea conțin, de asemenea, o mențiune care precizează că trimiterile din actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare, la directiva abrogată prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea în care se fac aceste trimiteri și formularea acestei mențiuni.

(4) Obligația de a transpune și de a aplica prezenta directivă nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriile lor nu există un sistem feroviar.

Cu toate acestea, imediat ce o entitate publică sau privată depune o cerere oficială de construire a unei linii de cale ferată care să fie exploatată de una sau mai multe întreprinderi feroviare, statele membre în cauză instituie măsuri pentru a pune în aplicare prezenta directivă, în termen de doi ani de la primirea cererii.

#### Articolul 34

### Abrogare

Directiva 2004/49/CE, astfel cum a fost modificată prin directivele enumerate în anexa IV partea A, se abrogă de la ... (\*\*), fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern și aplicarea directivelor menționate în anexa IV partea B.

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

#### Articolul 35

### Intrarea în vigoare

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

(\*) Trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*) Patru ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*\*) Regulamentul din documentul 2013/0014 (COD).

(\*\*\*\*) 30 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

*Articolul 36***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

---

## ANEXA I

## INDICATORI COMUNI DE SIGURANȚĂ

Indicatorii comuni de siguranță (ICS) se raportează anual de către autoritățile naționale de siguranță.

Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corecți de autoritatea națională de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel târziu în următorul raport anual.

Definițiile comune ale ICS și metodele comune de calcul al impactului economic al accidentelor figurează în apendice.

### 1. Indicatori referitori la accidente

#### 1.1. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de accidente grave și o defalcare pe următoarele tipuri de accidente:

- coliziune de tren cu vehicul feroviar;
- coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritudinii de liberă trecere;
- deraiere de tren;
- accident la trecere la nivel, inclusiv accident la trecere la nivel în care sunt implicați pietoni, și o defalcare pe cele cinci tipuri de treceri la nivel definite la punctul 6.2;
- accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor și a tentativelor de sinucidere;
- incendiu al materialului rulant;
- alte accidente.

Fiecare accident grav este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave (de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri).

#### 1.2. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii:

- călător [de asemenea, în raport cu numărul total de călători-kilometri și de tren de călători-kilometri];
- angajat sau contractant;
- utilizator al trecerii la nivel;
- intrus;
- altă persoană de pe un peron;
- altă persoană care nu este pe un peron.

### 2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de accidente care implică transportul de mărfuri periculoase pe calea ferată, împărțit în următoarele categorii:

- accident care implică cel puțin un vehicul feroviar transportând mărfuri periculoase, astfel cum este definit în apendice;
- numărul accidentelor de acest fel în care se eliberează substanțe periculoase.

### 3. Indicatori referitori la sinucideri

Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de sinucideri și de tentative de sinucidere.

### 4. Indicatori referitori la elementele precursoare ale accidentelor

Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de elemente precursoare ale accidentelor și o defalcare pe următoarele tipuri de elemente precursoare:

- șină ruptă;

- deformare și aliniere defectuoasă a șinelor;
- defecțiuni de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului;
- depășirea unui semnal de pericol cu depășirea unui punct de pericol;
- depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol;
- ruptură de roată la materialul rulant în funcțiune;
- ruptură de osie la materialul rulant în funcțiune.

Toate elementele precursore trebuie raportate, atât cele care conduc la accidente, cât și cele care nu conduc la accidente. (Un element precursor care conduce la un accident grav se raportează și la rubrica indicatorilor referitori la elementele precursore; un element precursor care nu conduce la un accident grav se raportează doar la rubrica indicatorilor referitori la elementele precursore.)

#### 5. **Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor**

Cuquantum total și relativ (pe tren-kilometru), exprimat în euro, pentru:

- numărul deceselor și al vătămarilor grave multiplicat cu valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (Value of Preventing a Casualty – VPC);
- costul pagubelor cauzate mediului înconjurător;
- costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii;
- costul întârzierilor cauzate de accidente.

Autoritățile de siguranță raportează impactul economic al accidentelor grave.

VPC este valoarea pe care societatea o atribuie prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave și nu reprezintă, ca atare, o referință pentru despăgubirile acordate între părțile implicate în accidente.

#### 6. **Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia**

- 6.1. Procentaj de linii dotate cu sisteme de protecție a trenurilor (TPS) în funcțiune și procentaj de tren-kilometri parcurși utilizându-se TPS la bord, aceste sisteme oferind:
    - avertizare;
    - avertizare și oprire automată;
    - avertizare și oprire automată și supraveghere discretă a vitezei;
    - avertizare și oprire automată și supraveghere continuă a vitezei.
  - 6.2. Număr de treceri la nivel (total, pe kilometru de linie și pe kilometru de lungime desfășurată) pentru următoarele cinci tipuri:
    - (a) trecere la nivel pasivă;
    - (b) trecere la nivel activă:
      - (i) manuală;
      - (ii) automată cu sistem de avertizare a utilizatorilor;
      - (iii) automată cu sistem de protecție a utilizatorilor;
      - (iv) cu protecție pe partea căii ferate.
-

## Apendice

**Definiții comune ale ICS și metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor****1. Indicatori referitori la accidente**

- 1.1. „accident grav” înseamnă orice accident care implică cel puțin un vehicul feroviar în mișcare și care provoacă moartea sau rănirea gravă a cel puțin unei persoane ori pagube semnificative materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului ori perturbări considerabile ale traficului, cu excepția accidentelor din ateliere, antrepozite și depouri;
- 1.2. „pagube semnificative cauzate materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului” înseamnă pagube echivalente cu cel puțin 150 000 EUR;
- 1.3. „perturbări considerabile ale traficului” înseamnă suspendarea serviciilor de transport feroviar pe o linie principală de cale ferată pentru cel puțin șase ore;
- 1.4. „tren” înseamnă unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una sau mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circulă singur, rulând sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fix inițial la un punct fix final, inclusiv o locomotivă ușoară, adică o locomotivă care circulă singură;
- 1.5. „coliziune de tren cu vehicul feroviar” înseamnă coliziunea frontală, din spate sau laterală între partea unui tren și partea altui tren sau vehicul feroviar sau material rulant pentru manevre;
- 1.6. „coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritudinii de liberă trecere” înseamnă o coliziune între o parte a unui tren și obiecte fixate sau aflate temporar pe sau în apropierea șinei (cu excepția cazurilor în care se află la trecerile la nivel, dacă au fost pierdute de un vehicul sau de un utilizator care a folosit trecerea), inclusiv coliziunea cu liniile aeriene de contact;
- 1.7. „deraiere de tren” înseamnă orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele;
- 1.8. „accident la trecere la nivel” înseamnă orice accident la trecerile la nivel care implică cel puțin un vehicul feroviar și unul sau mai multe vehicule care utilizează trecerea, alți utilizatori ai trecerii, precum pietonii sau obiecte aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta, care au fost pierdute de un vehicul sau de un utilizator care a folosit trecerea;
- 1.9. „accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare” înseamnă accidentări ale uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la vehiculul respectiv ori care s-a desprins din vehiculul respectiv; aceasta include persoanele care cad din vehicule feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte detașate în timpul călătoriei la bordul vehiculelor;
- 1.10. „incendiu al materialului rulant” înseamnă un incendiu sau o explozie care are loc într-un vehicul feroviar (inclusiv încărcătura acestuia) atunci când acesta se deplasează între gara de plecare și destinație, inclusiv în timpul staționării în gara de plecare, la destinație sau în timpul opririlor intermediare, precum și în timpul operațiunilor de triaj;
- 1.11. „alte accidente” înseamnă orice accident, altul decât o coliziune de tren cu vehicul feroviar, o coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritudinii de liberă trecere, o deraiere de tren, un accident la trecere la nivel, accidentarea unei persoane care implică material rulant în mișcare sau un incendiu al materialului rulant;
- 1.12. „călător” înseamnă orice persoană, cu excepția membrilor personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată, inclusiv un călător care încearcă să se îmbarce într-un tren în mișcare sau să coboare dintr-un tren în mișcare, doar pentru statisticile privind accidentele;
- 1.13. „angajat sau contractant” înseamnă orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care este în exercițiul funcțiunii în momentul accidentului, inclusiv personalul contractanților, contractanții care desfășoară o activitate independentă, personalul trenului și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură;
- 1.14. „utilizator al trecerii la nivel” înseamnă orice persoană care utilizează o trecere la nivel pentru a traversa linia de cale ferată cu orice mijloace de transport sau pe jos;

- 1.15. „intrus” înseamnă orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare în care prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerilor la nivel;
- 1.16. „altă persoană de pe un peron” înseamnă orice persoană de pe un peron care nu este definită ca „călător”, „angajat sau contractant”, „utilizator al trecerii la nivel”, „altă persoană care nu este pe peron” sau „intrus”;
- 1.17. „altă persoană care nu este pe un peron” înseamnă orice persoană care nu este pe peron și care nu este definită ca „călător”, „angajat sau contractant”, „utilizator al trecerii la nivel”, „altă persoană de pe peron” sau „intrus”;
- 1.18. „deces (persoană ucisă)” înseamnă orice persoană ucisă pe loc sau care decedează în cel mult 30 de zile în urma unui accident, cu excepția sinuciderilor;
- 1.19. „vătmare gravă (persoană grav rănită)” înseamnă orice persoană rănită care a fost spitalizată mai mult de 24 de ore în urma unui accident, cu excepția tentativelor de sinucidere.

## 2. Indicatorsi referitori la mărfuri periculoase

- 2.1. „accident care implică transportul de mărfuri periculoase” înseamnă orice accident sau incident care face obiectul raportării în conformitate cu RID <sup>(1)</sup>/ADR, secțiunea 1.8.5;
- 2.2. „mărfuri periculoase” înseamnă acele substanțe și articole al căror transport este interzis de RID sau este autorizat numai în condițiile prevăzute în RID.

## 3. Indicatorsi referitori la sinucideri

- 3.1. „sinucidere” înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări care conduc la deces, înregistrat și clasificat ca atare de autoritatea națională competentă;
- 3.2. „tentativă de sinucidere” înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări care conduce la vătămări grave.

## 4. Indicatorsi referitori la elementele precursorale ale accidentelor

- 4.1. „șină ruptă” înseamnă orice șină care este separată în două sau mai multe părți, sau orice șină din care s-a detașat o bucată de metal, creând pe suprafața de rulare o întrerupere a cărei lungime depășește 50 mm și a cărei adâncime depășește 10 mm;
- 4.2. „deformare sau aliniere defectuoasă a șinelor” înseamnă orice defecțiune legată de continuitatea și geometria șinei de cale ferată, care necesită scoaterea din funcțiune a șinei sau restricționarea imediată a vitezei permise;
- 4.3. „defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului” înseamnă orice defecțiune tehnică a unui sistem de semnalizare (a infrastructurii sau a materialului rulant) care conduce la semnalizarea unor informații mai puțin restrictive decât cele cerute;
- 4.4. „depășirea unui semnal de pericol cu depășirea unui punct de pericol” înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren depășește limitele deplasării autorizate și se deplasează dincolo de punctul de pericol;
- 4.5. „depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol” înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren depășește limitele deplasării autorizate, dar nu se deplasează dincolo de punctul de pericol.

Deplasarea neautorizată, astfel cum se menționează la punctele 4.4 și 4.5 de mai sus, înseamnă depășirea:

- unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul sau a unui ordin de oprire în cazul în care sistemul de protecție a trenului (TPS) nu este operațional;
- limitei unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzute în cadrul unui TPS;
- unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, care figurează în regulamente;
- panourilor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau a semnalelor manuale.

Nu se includ cazurile în care un vehicul fără nicio unitate de tracțiune atașată sau un tren fără personal depășește un semnal de pericol. Nu se includ nici cazurile în care, indiferent de motiv, semnalul de pericol nu este activat în timp util pentru a permite mecanicului să oprească trenul în fața semnalului.

<sup>(1)</sup> RID, Regulamentele privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase, astfel cum au fost adoptate prin Directiva 2008/68/CE.



Autoritățile de siguranță pot prezenta rapoarte separate pentru cei patru indicatori de deplasare neautorizată menționați la liniuțele de la punctul de față și raportează cel puțin un indicator agregat care conține date cu privire la toți cei patru indicatori;

- 4.6. „ruptură de roată la materialul rulant în funcțiune” înseamnă o ruptură care afectează roata și care creează un risc de accident (deraiere sau coliziune);
- 4.7. „ruptură de osie la materialul rulant în funcțiune” înseamnă o ruptură care afectează osia și care creează un risc de accident (deraiere sau coliziune).

## 5. Metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor

### 5.1. Valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (VPC) se compune din:

1. Valoarea siguranței în sine: valorile disponibilității de a plăti (Willingness to Pay – WTP), bazate pe studii privind preferințele declarate, realizate în statele membre unde se aplică valorile respective.
2. Costurile economice directe și indirecte: valorile costurilor estimate în statul membru, care includ:
  - costuri medicale și de reabilitare;
  - cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile investigațiilor private privind accidentele, cheltuieli cu serviciile de urgență și costurile administrative ale asigurărilor;
  - pierderi de producție: valoarea pentru societate a bunurilor și a serviciilor care ar fi putut fi produse de persoana respectivă, dacă accidentul nu ar fi avut loc.

Pentru a calcula costurile legate de victime, decesele și vătămrile grave sunt considerate separat (VPC diferit pentru decese și vătămări grave).

### 5.2. Principii comune de evaluare a valorii siguranței în sine și a costurilor economice directe și/sau indirecte:

În ceea ce privește valoarea siguranței în sine, evaluarea gradului de adecvare a estimărilor disponibile se bazează pe următoarele considerente:

- estimările se referă la un sistem de evaluare a diminuării riscului de mortalitate din sectorul transportului și urmează o abordare WTP bazată pe metodele fondate pe preferințele declarate;
- eșantionul respondenților utilizat pentru valori este reprezentativ pentru populația vizată. Eșantionul trebuie să reflecte, în special, distribuția pe grupe de vârstă și venit, precum și alte caracteristici socioeconomice și/sau demografice relevante ale populației;
- metoda de extragere a valorilor WTP: ancheta trebuie astfel concepută, încât întrebările să fie clare și semnificative pentru respondenți.

Costurile economice directe și indirecte sunt evaluate pe baza costurilor reale suportate de societate.

### 5.3. Definiții

5.3.1. „Costul pagubelor cauzate mediului înconjurător” înseamnă costurile care trebuie suportate de întreprinderile feroviare și de administratorii de infrastructură, evaluate pe baza experienței lor, pentru a readuce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului feroviar.

5.3.2. „Costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii” înseamnă costul furnizării unui nou material rulant sau a unei noi infrastructuri, cu aceleași funcționalități și parametri tehnici ca și cele care au fost deteriorate încât nu sunt reparabile, precum și costul readucerii în starea de dinaintea accidentului a materialului rulant și a infrastructurii reparabile, care urmează să fie estimat de întreprinderile feroviare și de administratorii de infrastructură pe baza experienței lor, inclusiv costurile legate de închirierea de material rulant, ca urmare a indisponibilității vehiculelor deteriorate.

- 5.3.3. „Costul întârzierilor cauzate de accidente” înseamnă valoarea monetară a întârzierilor suferite de utilizatorii transportului feroviar (călători și clienți ai serviciilor de transport de marfă) ca urmare a accidentelor, calculată pe baza modelului următor:

VT = valoarea monetară a timpului câștigat pe durata călătoriei

Valoarea timpului pentru un călător al unui tren (o oră)

$$VT_P = [VT \text{ a călătorilor care se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care se deplasează în interes de serviciu pe an}] + [VT \text{ a călătorilor care nu se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care nu se deplasează în interes de serviciu pe an}]$$

VT<sub>P</sub> este măsurată în EUR pe călător pe oră

„călător care se deplasează în interes de serviciu” înseamnă un călător care călătorește în legătură cu activitățile sale profesionale, cu excepția navetei.

Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră)

$$VT_F = [VT \text{ a trenurilor de marfă}] * [(\text{tonă-km}) / (\text{tren-km})]$$

VT<sub>F</sub> este măsurată în EUR pe tonă de marfă pe oră

Cantitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an = (tonă-km)/(tren-km)

CM = Costul unui minut de întârziere a trenului

Tren de călători

$$CM_P = K1 * (VT_P / 60) * [(\text{călător-km}) / (\text{tren-km})]$$

Numărul mediu de călători per tren într-un an = (călător-km)/(tren-km)

Tren de marfă

$$CM_F = K2 * (VT_F / 60)$$

Factorii K1 și K2 sunt cuprinși între valoarea timpului și valoarea întârzierii, astfel cum sunt estimate de studiile privind preferințele declarate, pentru a se ține cont de faptul că timpul pierdut ca urmare a întârzierilor este perceput în mod semnificativ mai negativ decât durata normală a călătoriei.

Costul întârzierii datorate unui accident = CM<sub>P</sub> \* (minutele de întârziere ale trenurilor de călători) + CM<sub>F</sub> \* (minutele de întârziere ale trenurilor de marfă)

Domeniul de aplicare al modelului

Costul întârzierilor se calculează pentru accidentele grave, după cum urmează:

- întârzierile reale pe liniile de cale ferată pe care s-au produs accidentele, măsurate la gara terminus;
- întârzierile reale sau, dacă nu este posibil, întârzierile estimate pe celelalte linii afectate.

## 6. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acestora

- 6.1. „sistem de protecție a trenurilor (TPS)” înseamnă un sistem care contribuie la respectarea semnalelor și a restricțiilor de viteză;

- 6.2. „sisteme la bord” înseamnă sisteme care ajută mecanicul de locomotivă să respecte semnalizarea de cale și semnalizarea în cabină, asigurând astfel protecție în punctele de pericol și respectarea limitelor de viteză. TPS la bord sunt descrise după cum urmează:

- (a) avertizare, care oferă avertizare automată mecanicului de locomotivă;
- (b) avertizare și oprire automată, care oferă avertizare automată mecanicului de locomotivă și oprire automată la trecerea pe lângă un semnal de pericol;

- (c) avertizare și oprire automată și supraveghere discretă a vitezei, care oferă protecție în punctele de pericol; în acest caz, „supravegherea discretă a vitezei” înseamnă supravegherea vitezei în anumite locații (zone cu restricție de viteză) la apropierea de un semnal;
- (d) avertizare și oprire automată și supraveghere continuă a vitezei, care oferă protecție în punctele de pericol și supravegherea continuă a limitelor de viteză ale liniei; în acest caz, „supravegherea continuă a vitezei” înseamnă indicarea și aplicarea continue, pe toate tronsoanele de linie, a vitezei maxime permise.

Tipul (d) este considerat un sistem de protecție automată a trenurilor (Automatic Train Protection – ATP);

- 6.3. „trecere la nivel” înseamnă orice intersecție la nivel între un drum sau un pasaj și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Sunt excluse pasajele între perioanele din gări, precum și pasajele peste șine destinate utilizării exclusive de către angajați;
- 6.4. „drum” înseamnă, pentru statisticile privind accidentele feroviare, orice drum public sau privat, stradă sau autostradă, inclusiv căile pietonale și piste pentru biciclete adiacente;
- 6.5. „pasaj” înseamnă orice rută, alta decât un drum, care servește la trecerea persoanelor, a animalelor, a vehiculelor sau a utilajelor;
- 6.6. „trecere la nivel pasivă” înseamnă o trecere la nivel fără niciun sistem de avertizare sau protecție activat atunci când trecerea nu poate fi folosită de utilizatori în condiții de siguranță;
- 6.7. „trecere la nivel activă” înseamnă o trecere la nivel ai cărei utilizatori sunt protejați sau avertizați de apropierea trenului prin activarea unor dispozitive atunci când trecerea nu poate fi folosită de aceștia în condiții de siguranță.

— Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice include:

- bariere sau semibariere;
- porți.

— Avertizarea prin utilizarea unor echipamente fixe instalate la trecerea la nivel:

- semnale vizuale: lumini;
- dispozitive de avertizare sonoră: clopote, sirene, claxoane etc.

Trecerile la nivel active se clasifică în:

- (a) manuală: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivele de protecție sau avertizare a utilizatorului sunt activate manual de un angajat al companiei de căi ferate;
- (b) automată cu avertizarea utilizatorului: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivul de avertizare a utilizatorului este activat la apropierea trenului;
- (c) automată cu protejarea utilizatorului: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivul de protecție a utilizatorului este activat la apropierea trenului. Această categorie include o trecere la nivel care dispune atât de dispozitive de protecție, cât și de dispozitive de avertizare a utilizatorului;
- (d) cu protecție pe partea căii ferate: o trecere la nivel în cazul căreia un semnal sau un alt sistem de protecție a trenului îi permite acestuia să înainteze numai atunci când trecerea la nivel este protejată integral pe partea utilizatorilor și nu mai este posibilă pătrunderea acestora.

## 7. Definițiile bazelor de etalonare

- 7.1. „tren-km” înseamnă unitatea de măsură care reprezintă deplasarea unui tren pe o distanță de un kilometru. Distanța utilizată este distanța parcursă efectiv, dacă este cunoscută, în caz contrar fiind utilizată distanța standard a rețelei între origine și destinație. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării raportoare;
- 7.2. „călător-km” înseamnă unitatea de măsură reprezentând transportul unui călător pe calea ferată pe o distanță de un kilometru. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării raportoare;

- 7.3. „km de linie” înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, a cărei sferă de cuprindere este prevăzută la articolul 2. Pentru liniile de cale ferată cu mai multe fire este luată în considerare numai distanța între origine și destinație;
- 7.4. „lungimea desfășurată” înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, a cărei sferă de cuprindere este prevăzută la articolul 2. Este luat în calcul fiecare fir al liniilor de cale ferată cu mai multe fire.
-

## ANEXA II

**NOTIFICAREA NORMELOR NAȚIONALE DE SIGURANȚĂ**

Normele naționale de siguranță notificate în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) includ:

1. norme privind obiectivele de siguranță și metodele de siguranță interne existente;
  2. norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare;
  3. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de STI, inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și management al traficului;
  4. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare;
  5. norme referitoare la cerințele privind personalul care execută sarcini critice în materie de siguranță, inclusiv criterii de selecție, aptitudinea medicală și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI;
  6. norme privind investigarea accidentelor și incidentelor.
-

## ANEXA III

**Cerințe și criterii de evaluare pentru organizațiile care solicită un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea sau un certificat în ceea ce privește funcțiile de întreținere externalizate de o entitate responsabilă cu întreținerea**

Modul de gestionare a organizației trebuie să fie documentat în toate părțile relevante; acesta descrie, în special, repartizarea responsabilităților în cadrul organizației și în relația cu subcontractanții. Acesta prezintă modul în care se asigură controlul din partea conducerii la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții acestuia la toate nivelurile și modul în care se asigură îmbunătățirea continuă.

Următoarele cerințe de bază, care urmează să fie îndeplinite de către organizație în mod direct sau prin intermediul aranjamentelor contractuale, se aplică celor patru funcții ale unei entități responsabile cu întreținerea:

1. Spirit de conducere – angajamentul față de dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemului de întreținere al organizației și față de îmbunătățirea continuă a eficacității acestuia.
2. Evaluarea riscurilor – o abordare structurată pentru evaluarea riscurilor legate de întreținerea vehiculelor, inclusiv a riscurilor generate direct de procesele operaționale și de activitățile altor organizații sau persoane, precum și pentru identificarea măsurilor adecvate de control al riscurilor.
3. Monitorizare – o abordare structurată pentru a garanta faptul că sunt instituite măsuri de control al riscurilor, care funcționează corect și îndeplinesc obiectivele organizației.
4. Îmbunătățire continuă – o abordare structurată pentru a analiza informațiile colectate în urma monitorizării regulate, a auditurilor sau din alte surse relevante și pentru a utiliza rezultatele în vederea tragerii de învățăminte și a adoptării unor măsuri preventive sau corective în scopul menținerii sau îmbunătățirii nivelului de siguranță.
5. Structură și responsabilitate – o abordare structurată pentru definirea responsabilităților persoanelor și echipelor în scopul îndeplinirii certe a obiectivelor de siguranță ale organizației.
6. Gestionarea competențelor – o abordare structurată pentru a garanta faptul că angajații au competențele necesare pentru îndeplinirea obiectivelor organizației în mod sigur, eficace și eficient în toate circumstanțele.
7. Informare – o abordare structurată pentru a garanta faptul că informațiile importante sunt disponibile pentru cei care analizează și iau decizii la toate nivelurile organizației și pentru a garanta exhaustivitatea și adecvarea informațiilor.
8. Documentare – o abordare structurată pentru a se asigura trasabilitatea tuturor informațiilor relevante.
9. Activități de contractare – o abordare structurată pentru a garanta faptul că activitățile subcontractate sunt gestionate în mod adecvat, astfel încât să fie îndeplinite obiectivele organizației și să fie acoperite toate competențele și cerințele.
10. Activități de întreținere – o abordare structurată pentru a se asigura:
  - faptul că toate activitățile de întreținere care afectează siguranța și componentele critice pentru siguranță sunt identificate și gestionate corect și faptul că toate modificările necesare la activitățile de întreținere care afectează siguranța sunt identificate, gestionate în mod adecvat pe baza experienței dobândite și a aplicării metodelor comune de siguranță pentru evaluarea riscului în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) litera (a) și documentate în mod corespunzător;
  - conformitatea cu cerințele esențiale în materie de interoperabilitate;
  - punerea în funcțiune și verificarea infrastructurilor, echipamentelor și uneltelor de întreținere concepute în mod special și necesare pentru efectuarea întreținerii;
  - analiza documentației inițiale referitoare la vehicul în vederea furnizării primului dosar de întreținere și a asigurării punerii sale corecte în aplicare prin elaborarea comenzilor de întreținere;

- faptul că componentele (inclusiv piesele de schimb) și materialele sunt utilizate în conformitate cu specificațiile comenzilor de întreținere și ale documentației oferite de furnizor; faptul că acestea sunt depozitate, manipulate și transportate în mod corespunzător, conform specificațiilor din comenzile de întreținere și din documentația oferită de furnizor, și respectă normele naționale și internaționale relevante, precum și cerințele comenzilor de întreținere relevante;
- faptul că se stabilesc, se identifică, se furnizează, se înregistrează și se asigură disponibilitatea spațiilor, echipamentelor și uneltelor adecvate care să permită efectuarea serviciilor de întreținere în conformitate cu comenzile de întreținere și cu alte specificații aplicabile, garantându-se efectuarea în siguranță a întreținerii, ergonomia și protecția sănătății;
- faptul că organizația dispune de procese pentru a se asigura că echipamentele sale de măsurare, toate spațiile, echipamentele și uneltele sunt utilizate, calibrate, păstrate și întreținute în mod corect, conform unor procese documentate.

11. Activități de control – o abordare structurată pentru a se asigura:

- faptul că vehiculele sunt scoase din funcțiune pentru întreținere programată, condițională sau corectivă în timp util sau atunci când se identifică defecte sau alte necesități;
  - măsurile necesare de control al calității;
  - faptul că sarcinile de întreținere sunt efectuate în conformitate cu comenzile de întreținere și faptul că se emite notificarea de repunere în funcțiune care include eventualele restricții de utilizare;
  - faptul că posibilele cazuri de neconformitate în aplicarea sistemului de gestionare, care ar putea provoca accidente, incidente, incidente evitate la limită și alte evenimente periculoase sunt raportate, investigate și analizate, precum și faptul că se iau măsurile preventive necesare în conformitate cu metoda comună de siguranță pentru monitorizare prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (c);
  - procesul periodic de auditare internă și de monitorizare în conformitate cu metoda comună de siguranță pentru monitorizare prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (c).
-

## ANEXA IV

## PARTEA A

**Directiva abrogată cu lista modificărilor succesive aduse acesteia**

(menționată la articolul 34)

Directiva 2004/49/CE	(JO L 164, 30.4.2004, p. 44).
Directiva 2008/57/CE	(JO L 191, 18.7.2008, p. 1).
Directiva 2008/110/CE	(JO L 345, 23.12.2008, p. 62).
Directiva 2009/149/CE a Comisiei	(JO L 313, 28.11.2009, p. 65).
Rectificare, 2004/49/CE	(JO L 220, 21.6.2004, p. 16).
Directiva 2014/88/UE a Comisiei	(JO L 201, 10.7.2014, p. 9).

## PARTEA B

**Termenele de transpunere în dreptul intern**

(menționate la articolul 34)

Directiva	Termen de transpunere
2004/49/CE	30 aprilie 2006
2008/57/CE	19 iulie 2010
2008/110/CE	24 decembrie 2010
Directiva 2009/149/CE a Comisiei	18 iunie 2010
Directiva 2014/88/UE a Comisiei	30 iulie 2015



## ANEXA V

## Tabel de corespondență

Directiva 2004/49/CE	Prezenta directivă
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2	Articolul 2
Articolul 3	Articolul 3
Articolul 4	Articolul 4
Articolul 5	Articolul 5
Articolul 6	Articolul 6
Articolul 7	Articolul 7
Articolul 8	Articolul 8
Articolul 9	Articolul 9
Articolul 10	Articolul 10
—	Articolul 11
Articolul 11	Articolul 12
Articolul 12	—
Articolul 13	Articolul 13
Articolul 14a alineatele (1)-(7)	Articolul 14
Articolul 14a alineatul (8)	Articolul 15
Articolul 15	—
Articolul 16	Articolul 16
—	Articolul 17
Articolul 17	Articolul 18
Articolul 18	Articolul 19
Articolul 19	Articolul 20
Articolul 20	Articolul 21
Articolul 21	Articolul 22
Articolul 22	Articolul 23
Articolul 23	Articolul 24
Articolul 24	Articolul 25
Articolul 25	Articolul 26
Articolul 26	—
—	Articolul 27
Articolul 27	Articolul 28
Articolul 28	—
Articolul 29	—
Articolul 30	—
Articolul 31	Articolul 29

Directiva 2004/49/CE	Prezenta directivă
Articolul 32	Articolul 30
—	Articolul 31
—	Articolul 32
Articolul 33	Articolul 33
—	Articolul 34
Articolul 34	Articolul 35
Articolul 35	Articolul 36
Anexa I	Anexa I
Anexa II	Anexa II
Anexa III	—
Anexa IV	—
Anexa V	—
—	Anexa III

**Declarația Comisiei privind documentele explicative**

(2016/C 057/05)

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

---

**Expunere de motive a Consiliului: Poziția în primă lectură (UE) nr. 3/2016 a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța feroviară (reformare)**

(2016/C 057/06)

## I. INTRODUCERE

La 31 ianuarie 2013, Comisia a prezentat Consiliului propunerea sa de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța feroviară (reformare).

La 26 februarie 2014, Parlamentul European și-a votat avizul în primă lectură.

La 5 iunie 2014, Consiliul a ajuns la un acord politic cu privire la proiectul de directivă. În urma revizuirii textului de către experții juriști-lingviști, Consiliul și-a adoptat poziția în primă lectură la 10 decembrie 2015, în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În urma votului din Parlamentul European și a adoptării acordului politic al Consiliului, au avut loc negocieri între Parlamentul European, Consiliul și Comisia cu scopul de a se ajunge la un acord cu privire la propunere. La 17 iunie 2015, s-a ajuns la un acord privind un compromis final, aprobat ulterior de Comitetul Reprezentanților Permanenți la 30 iunie 2015. Comisia pentru transport și turism (TRAN) din Parlamentul European a confirmat acordul la 10 noiembrie 2015, adresând o scrisoare în acest sens președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți.

În desfășurarea activității sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European și de cel al Comitetului Regiunilor.

## II. ANALIZA POZIȚIEI ÎN PRIMĂ LECTURĂ

### 1. Aspecte generale

Propunerea sus-menționată face parte din cel de al patrulea pachet feroviar, care constă în șase propuneri legislative destinate să îndepărteze barierele rămase în calea finalizării spațiului feroviar unic european.

Obiectivul acestei propuneri este de a stabili o abordare comună privind siguranța în vederea creșterii economiilor de scară pentru întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea în întreaga Uniune, precum și de a simplifica și reforma procedurile administrative pentru emiterea certificatelor de siguranță, eliminând astfel fragmentarea normelor în cadrul Uniunii.

Mai precis, obiectivul Directivei privind siguranța este de a aduce modificări cadrului de reglementare existent în vederea inițierii migrației către un certificat unic de siguranță al UE pentru întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, care urmează să fie emis de Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene (denumită în continuare „agenția”). În plus, aceasta vizează clarificarea rolului și responsabilităților diferiților actori din sistemul feroviar implicați, în vederea asigurării unui control adecvat al riscurilor la toate nivelurile.

Abordarea Consiliului a constat în introducerea unei serii de modificări la propunerea inițială. Principalele dispoziții ale directivei au fost modificate substanțial. Prin urmare, poziția Consiliului în primă lectură modifică propunerea inițială a Comisiei prin reformularea acesteia și adăugarea și eliminarea mai multor dispoziții din text. Aceasta înseamnă că amendamentele introduse prin avizul în primă lectură al Parlamentului European referitoare la dispozițiile respective nu pot fi acceptate de către Consiliu.

### 2. Aspecte esențiale legate de politici

#### (i) **Emiterea de certificate de siguranță și rolul Agenției pentru Căi Ferate a Uniunii Europene și al autorităților naționale de siguranță (articolul 10)**

În vederea îmbunătățirii eficienței procesului de emitere a certificatelor de siguranță către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, Comisia propune să se treacă la un certificat unic de siguranță al UE valabil în întreaga Uniune. În acest scop, Comisia a prevăzut în propunerea sa inițială un transfer semnificativ de competențe de la autoritățile naționale către agenție în ceea ce privește emiterea de certificate de siguranță (articolul 10).

Consiliul este de acord cu abordarea generală a Comisiei, însă consideră că propunerea Comisiei trebuie modificată în acest sens, pentru a introduce mai multă flexibilitate în ceea ce privește responsabilitățile autorităților naționale de siguranță și, respectiv, ale agenției în cadrul procesului de certificare în materie de siguranță.

Prin urmare, Consiliul modifică echilibrul propus inițial de Comisie în repartizarea competențelor între agenție și autoritățile naționale de siguranță în cadrul procesului de certificare în materie de siguranță, cu garanții suplimentare acordate autorităților naționale de siguranță în circumstanțe specifice.

Mai precis, Consiliul instituie un sistem dual în ceea ce privește emiterea certificatelor de siguranță, în cadrul căruia agenția are rolul de ghișeu unic prin instituirea unui nou sistem de informare și comunicare privind emiterea de certificate de siguranță către întreprinderile feroviare implicate în traficul transfrontalier, autoritățile naționale de siguranță păstrând un rol important în efectuarea evaluărilor necesare pentru emiterea certificatelor sus-menționate. Compromisul prevede, în plus, că întreprinderile feroviare implicate numai în transportul intern pot alege să depună o cerere de certificare fie la agenție, fie la autoritatea națională de siguranță. Cu toate acestea, în ambele cazuri, procedura și criteriile de decizie rămân aceleași.

Parlamentul European susține în general abordarea reținută de Consiliu. Acesta din urmă răspunde, de asemenea, preocupărilor exprimate de Parlamentul European, incluzând conceptul de „rețele izolate” în cadrul dispozițiilor privind acordurile de cooperare [a se vedea mai jos la punctul (iii)].

În acest context, amendamentul 78 a fost luat în considerare parțial sau în principiu, în timp ce amendamentele 46 și 77 nu au putut fi luate în considerare de Consiliu.

(ii) **Clarificarea rolului și responsabilităților diferiților actori din lanțul de siguranță (articolul 4)**

Comisia își propune să definească mai precis rolul și responsabilitățile actorilor din lanțul feroviar pentru a se ține seama de evoluția recentă a pieței și a cadrului juridic (articolul 4).

Consiliul sprijină acest principiu, dar recomandă o clarificare suplimentară a rolului și responsabilităților diferiților actori din sistemul feroviar în vederea îmbunătățirii nivelului de siguranță, prin consolidarea dispozițiilor privind rolurile actorilor din sistemul feroviar în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare. În plus, Consiliul consideră că administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare ar trebui să aibă o responsabilitate majoră în ceea ce privește exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor și că acestea ar trebui să fie obligate să instituie sisteme de management al siguranței.

Parlamentul European sugerează ca toți actorii implicați în lanțul siguranței feroviare să aibă același nivel de responsabilitate. În plus, Parlamentul intenționează să transfere răspunderea întreprinderilor feroviare către statele membre și agenție.

În acest context, Consiliul nu a putut reține amendamentele 12, 18 și 62.

(iii) **Acordurile de cooperare dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță în contextul certificărilor pentru întreprinderile feroviare implicate în transportul transfrontalier (articolul 11)**

Deși Comisia nu a inclus dispoziții privind acordurile de cooperare dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță în propunerea sa inițială, Consiliul consideră că este foarte important să se introducă un nou mecanism privind încheierea acordurilor de cooperare dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță în vederea facilitării punerii concrete în aplicare a noului sistem de certificare.

Conform acestui mecanism, acordurile de cooperare între agenție și autoritățile naționale de siguranță pot include modalități de cooperare specifice în cazul rețelilor care necesită o expertiză specifică, din motive geografice sau istorice. De altfel, în cazul în care aceste rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar al Uniunii, astfel de modalități de cooperare pot include posibilitatea delegării sarcinilor către autoritățile naționale de siguranță competente, atunci când acest lucru este necesar pentru a asigura alocarea eficientă și proporțională a sarcinilor de certificare.

Parlamentul European este de acord, în principiu, cu abordarea Consiliului, dar propune impunerea unui termen de un an pentru stabilirea acordurilor contractuale. Prin urmare, amendamentul 84 nu a fost acceptat de Consiliu.

(iv) **Adoptarea unor norme naționale în domeniul siguranței (articolul 8 și anexa II)**

Poziția Consiliului vizează stabilirea unei proceduri funcționale și flexibile privind normele naționale în materie de siguranță. Prin urmare, aceasta introduce posibilitatea ca statele membre să își mențină normele naționale de siguranță notificate deja în temeiul Directivei 2004/49/CE, în anumite cazuri, astfel cum se prevede la articolul 8 alineatul (1) și în noua anexă II. În plus, aceasta oferă statelor membre posibilitatea de a adopta noi norme naționale în domeniul siguranței [articolul 8 alineatul (3)].

Cu toate acestea, pentru a lua în considerare îngrijorările exprimate de PE cu privire la normele naționale, poziția Consiliului clarifică procedurile care trebuie să fie aplicate pentru notificarea normelor naționale, precum și pentru evaluarea care urmează să fie făcută de către agenție (într-un interval de cel mult 8 luni). În plus, poziția Consiliului prevede că, în cazul în care agenția nu reacționează în termenele impuse, noile norme naționale sunt adoptate de statele membre sau cele existente rămân valabile. Abordarea reținută de Consiliu are drept scop evitarea situației în care normele naționale sunt validate fără a fi fost evaluate în prealabil de către agenție.

Prin urmare, amendamentul 49 a fost luat în considerare parțial de Consiliu.

(v) **Clarificarea activităților de supraveghere ale autorităților naționale de siguranță (articolul 17)**

În textul Consiliului este inclusă o nouă dispoziție (articolul 17) pentru a sublinia faptul că competențele extinse de supraveghere ar trebui să fie menținute în cazul autorităților naționale de siguranță, pentru supravegherea întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură. Mai precis, această nouă dispoziție vizează garantarea faptului că noua procedură de certificare în materie de siguranță nu va submina rolul autorităților naționale de siguranță în cadrul sarcinilor lor de supraveghere.

În plus, conform textului Consiliului, dacă pe parcursul supravegherii o autoritate națională de siguranță identifică un risc grav la adresa siguranței, aceasta poate aplica măsuri de siguranță temporare, cu privire la care tot ea ar avea ultimul cuvânt în caz de dezacord cu agenția.

(vi) **Răspunderea agenției privind emiterea certificatelor de siguranță [considerentul 27 și articolul 10 alineatul (6)]**

Poziția Consiliului vizează clarificarea responsabilității agenției în contextul emiterii certificatelor de siguranță. Un nou considerent (considerentul 27) se adaugă la text, pentru a reaminti cadrul juridic al răspunderii agenției și pentru a sublinia importanța unei cooperări depline cu autoritățile statelor membre în cazul accidentelor feroviare. În plus, poziția Consiliului prevede că agenția este pe deplin responsabilă pentru certificatul unic de siguranță pe care îl emite [articolul 10 alineatul (6)].

(vii) **Procedura de contestare și de arbitraj [articolul 10 alineatele (7) și (12)]**

În timp ce propunerea Comisiei nu cuprindea dispoziții specifice privind procedurile de contestare, textul Consiliului prevede posibilitatea acordată solicitantului de a sesiza o instanță națională în caz de dezacord cu privire la măsura luată de autoritatea națională de siguranță.

În mod similar, textul Consiliului include o procedură de contestare în cazul unui dezacord între autoritatea națională de siguranță și agenție.

(viii) **Durata dispozițiilor tranzitorii și a perioadei de transpunere (articolele 31 și 33)**

Conform propunerii Comisiei, se are în vedere o perioadă de doi ani, în așa fel încât să se permită agenției să își adapteze modul de organizare, politica de recrutare a personalului și metodele de lucru pentru a-și putea îndeplini noile sarcini.

Consiliul consideră că un regim tranzitoriu mai îndelungat decât cel avut în vedere inițial de Comisie este mai adecvat. Textul Consiliului prevede că statele membre pot continua să aplice dispozițiile existente ale Directivei 2004/49/CE pentru o perioadă de până la trei ani de la data intrării în vigoare a directivei, împreună cu posibilitatea acordată statelor membre de a prelungi această perioadă cu încă un an.

Un sistem similar se aplică în cazul perioadei de transpunere.

În acest context, amendamentele 97, 99 și 100 au fost luate în considerare parțial de Consiliu.

(ix) **Cultura siguranței și raportarea evenimentelor (considerentul 10 și articolele 4 și 9)**

Deși propunerea Comisiei nu includea dispoziții specifice referitoare la această chestiune, textul Consiliului vizează promovarea unei culturi a încrederii reciproce și a învățării, în care personalul întreprinderilor feroviare și administratorii de infrastructură sunt încurajați să contribuie la dezvoltarea siguranței. În plus, textul Consiliului prevede posibilitatea raportării confidențiale a riscurilor ignorate în materie de siguranță. Mai precis, această abordare este pusă în aplicare în cadrul sistemelor de management al siguranței (articolul 9) la nivelul întreprinderilor pentru a le permite să ia orice măsuri corective suplimentare care sunt necesare în vederea asigurării permanente a performanțelor în materie de siguranță ale sistemului feroviar al Uniunii. În cele din urmă, agenției i se acordă posibilitatea de a stabili un instrument care să faciliteze acest schimb de informații între actorii relevanți.

În acest context, amendamentele 20, 28-32, 59, 74, 94 și 101 au fost luate în considerare parțial sau în principiu de Consiliu.

(x) **Structura actului juridic (acte delegate/acte de punere în aplicare)**

În propunerea inițială a Comisiei, actele delegate sunt propuse ca instrument de stabilire a conținutului metodelor comune de siguranță și a modificărilor aduse acestora (articolul 6), precum și a conținutului obiectivelor comune de siguranță (articolul 7).

În vederea facilitării unui acord cu Parlamentul European, Consiliul acceptă această abordare, dar consideră, cu toate acestea, că articolele pentru care Comisia ar trebui să fie abilitată să adopte acte delegate de stabilire a metodelor comune de siguranță (MCS) și de stabilire a obiectivelor comune de siguranță (OCS) trebuie să fie însoțite de garanții importante pentru statele membre. Prin urmare, implicarea comitetului statelor membre în etapa pregătitoare a recomandării agenției este prevăzută în etapele pregătitoare ale procedurii înaintea adoptării actelor delegate în cauză. Mai precis, textul Consiliului prevede că mandatele privind o recomandare referitoare la OCS și MCS sunt adoptate sub forma unui act de punere în aplicare prin procedura de examinare, comitetul statelor membre fiind informat în mod sistematic și cu regularitate cu privire la lucrările agenției. După emiterea recomandării de către agenție, OCS și MCS sunt adoptate de Comisie ca acte delegate.

În acest context, amendamentele 72, 82, 93 și 95 au fost acceptate doar parțial de Consiliu.

### 3. Alte amendamente adoptate de Parlamentul European

Alte amendamente ale PE care nu sunt incluse în poziția Consiliului în primă lectură se referă, în special, la:

- includerea unui nou considerent referitor la punerea în aplicare a Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (amendamentul 8);
- instituirea unor norme armonizate privind cerințele minime de întreținere, întrucât Consiliul consideră că această chestiune ar trebui să rămână în sarcina entității responsabile cu întreținerea (amendamentele 14 și 82).

### III. CONCLUZIE

Poziția Consiliului în primă lectură reflectă compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor dintre Consiliu și Parlamentul European, facilitat de Comisie. Acest compromis este confirmat prin scrisoarea președintelui Comisiei pentru transport și turism (TRAN) din Parlamentul European, adresată președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți la 24 noiembrie 2015.

În scrisoarea respectivă, președintele TRAN precizează că va recomanda membrilor Comisiei TRAN și, ulterior, Parlamentului European reunit în plen să aprobe poziția Consiliului în primă lectură fără amendamente și să încheie procedura legislativă ordinară în etapa celei de a doua lecturi a Parlamentului European, în conformitate cu articolul 294 din TFUE.











ISSN 1977-1029 (ediție electronică)  
ISSN 1830-3668 (ediție tipărită)



**Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**RO**