



Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ Decizia (UE) 2018/538 a Consiliului din 7 decembrie 2017 privind semnarea, în numele Uniunii, și aplicarea cu titlu provizoriu a Modificării 1 a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406 între Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană 1
- Modificarea 1 a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406 dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană 3
- ★ Decizia (UE) 2018/539 a Consiliului din 20 martie 2018 privind încheierea Acordului bilateral dintre Uniunea Europeană și Statele Unite ale Americii privind măsuri prudențiale referitoare la asigurare și reasigurare 36

REGULAMENTE

- ★ Regulamentul delegat (UE) 2018/540 al Comisiei din 23 noiembrie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește lista proiectelor de interes comun a Uniunii 38
- ★ Regulamentul delegat (UE) 2018/541 al Comisiei din 20 decembrie 2017 de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2017/2358 și a Regulamentului delegat (UE) 2017/2359 în ceea ce privește datele de aplicare ale acestora ⁽¹⁾ 59
- ★ Regulamentul delegat (UE) 2018/542 al Comisiei din 22 ianuarie 2018 de rectificare a versiunii în limba greacă a Regulamentului delegat (UE) 2017/86 de stabilire a unui plan privind aruncarea capturilor înapoi în mare pentru anumite activități de pescuit de specii demersale în Marea Mediterană 61
- ★ Regulamentul delegat (UE) 2018/543 al Comisiei din 23 ianuarie 2018 de rectificare a versiunii în limba spaniolă a Regulamentului delegat (UE) nr. 812/2013 al Comisiei de completare a Directivei 2010/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește etichetarea energetică a instalațiilor pentru încălzirea apei, a rezervoarelor pentru apă caldă și a pachetelor de instalație pentru încălzirea apei și dispozitiv solar ⁽¹⁾ 63

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

- ★ **Regulamentul (UE) 2018/544 al Comisiei din 27 martie 2018 de interzicere a pescuitului de marlin albastru în Oceanul Atlantic de către navele care arborează pavilionul Spaniei** 64
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/545 al Comisiei din 4 aprilie 2018 de instituire a modalităților practice pentru procesul de autorizare a vehiculelor feroviare și de autorizare de tip a vehiculelor feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹⁾** 66

DECIZII

- ★ **Decizia (UE) 2018/546 a Băncii Centrale Europene din 15 martie 2018 privind delegarea competenței de a adopta decizii privind fondurile proprii (BCE/2018/10)** 105
- ★ **Decizia (UE) 2018/547 a Băncii Centrale Europene din 27 martie 2018 privind desemnarea șefilor de unități operative pentru adoptarea deciziilor delegate privind fondurile proprii (BCE/2018/11)** 110

Rectificări

- ★ **Rectificare la Regulamentul (UE) 2018/120 al Consiliului din 23 ianuarie 2018 de stabilire, pentru anul 2018, a posibilităților de pescuit pentru anumite stocuri de pește și grupuri de stocuri de pește, aplicabile în apele Uniunii și, pentru navele de pescuit ale Uniunii, în anumite ape din afara acesteia, și de modificare a Regulamentului (UE) 2017/127 (JO L 27, 31.1.2018)** 112

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

II

(Acte fără caracter legislativ)

ACORDURI INTERNAȚIONALE

DECIZIA (UE) 2018/538 A CONSILIULUI

din 7 decembrie 2017

privind semnarea, în numele Uniunii, și aplicarea cu titlu provizoriu a Modificării 1 a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406 între Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2), coroborat cu articolul 218 alineatele (5) și (7),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Comisia a negociat, în numele Uniunii, o modificare a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406 între Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană ⁽¹⁾ (denumit în continuare „Memorandumul de cooperare NAT-I-9406”), în conformitate cu Decizia Consiliului din 8 mai 2017 de autorizare a Comisiei să deschidă negocieri.
- (2) Modificarea 1 a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406 dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană (denumită în continuare „Modificarea 1”) a fost parafată la 28 iulie 2017.
- (3) Modificarea 1 ar trebui semnată în numele Uniunii, sub rezerva încheierii sale la o dată ulterioară.
- (4) Modificarea 1, inclusiv addendumul la aceasta, ar trebui să se aplice cu titlu provizoriu, în conformitate cu articolul II.A din Modificarea 1, până la finalizarea procedurilor necesare pentru intrarea în vigoare a acesteia.
- (5) Este necesar să se stabilească dispoziții procedurale pentru participarea Uniunii la conducerea executivă a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană privind modernizarea managementului traficului aerian, cercetarea și dezvoltarea în domeniul aviației civile și interoperabilitatea globală (denumit în continuare „Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A”), care figurează în addendumul la Modificarea 1 și înlocuiește Memorandumul de cooperare NAT-I-9406.
- (6) În temeiul articolului 218 alineatul (7) din tratat, este oportună autorizarea Comisiei de către Consiliu pentru aprobarea modificărilor aduse anexelor la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A și apendicelor la anexele respective, precum și adoptarea unor anexe și apendice suplimentare, sub rezerva consultării comitetului special desemnat de Consiliu,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Se autorizează semnarea în numele Uniunii a Modificării 1 a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406 între Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană, sub rezerva încheierii respectivei Modificări.

Textul Modificării 1 este atașat la prezenta decizie.

⁽¹⁾ Memorandumul de cooperare NAT-I-9406 între Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană (JO L 89, 5.4.2011, p. 3).

Articolul 2

Prin prezenta decizie, președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana sau persoanele împuternicite să semneze Modificarea 1 în numele Uniunii.

Articolul 3

Modificarea 1, inclusiv addendumul la acesta, se aplică cu titlu provizoriu, în conformitate cu articolul II.A din Modificarea 1, de la data semnării acesteia ⁽¹⁾ și până la finalizarea procedurilor necesare pentru intrarea sa în vigoare.

Articolul 4

Comisia, după consultarea unui comitet special desemnat de Consiliu, stabilește pozițiile care urmează să fie adoptate de Uniune în cadrul managementului executiv al Memorandumului de cooperare NAT-I-9406A și cu privire la anexele la acesta, astfel cum se menționează la articolul III din Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A, în ceea ce privește:

- (a) adoptarea unor anexe suplimentare la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A și a unor apendice la anexele la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A; și
- (b) adoptarea unor modificări aduse anexelor la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A și apendicelor la anexele respective.

Articolul 5

Fără a aduce atingere articolului 4 din prezenta decizie, Comisia poate să ia toate măsurile necesare în temeiul articolelor III, IV, V, VII și VIII din Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A.

Articolul 6

Comisia reprezintă Uniunea la consultările care au loc în temeiul articolului XI din Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A.

Articolul 7

Comisia informează în mod regulat Consiliul privind progresele realizate în ceea ce privește punerea în aplicare a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406A.

Articolul 8

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării sale.

Adoptată la Bruxelles, 7 decembrie 2017.

Pentru Consiliu
Președintele
A. ANVELT

⁽¹⁾ Data semnării Modificării 1 va fi publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* de către Secretariatul General al Consiliului.

TRADUCERE

MODIFICAREA 1**a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406 dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană**

ÎNTRUCÂT Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană doresc să modifice Memorandumul de cooperare NAT-I-9406 dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană, semnat la Budapesta, la 3 martie 2011 (denumit în continuare „Memorandumul din 2011”);

ÎN PREZENT, PRIN URMARE, Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană convin după cum urmează:

Articolul I

Memorandumul din 2011 se elimină în întregime, inclusiv toate anexele și apendicele la Memorandumul din 2011, fiind înlocuit cu addendumul la prezentul acord, care include Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A, anexa 1 la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A, apendicele 1, 2 și 3 la anexa 1 la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A și anexele 1, 2, 3, 4 și 5 la apendicele 1 la anexa 1 la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A.

*Articolul II***Intrare în vigoare și denunțare**

- A. Până când intră în vigoare, prezentul acord, inclusiv addendumul la acesta, se aplică cu titlu provizoriu de la data semnării.
- B. Prezentul acord, inclusiv addendumul la acesta, intră în vigoare atunci când Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană își vor fi notificat reciproc, în scris, finalizarea procedurilor lor interne necesare pentru intrarea în vigoare a acordului, acordul rămânând în vigoare până la denunțare.
- C. Părțile pot denunța în orice moment prezentul acord sau addendumul la acesta, cu condiția transmiterii, în scris, a unui preaviz de șaizeci (60) de zile către cealaltă parte. Prin denunțarea prezentului acord se denunță și addendumul la acesta, inclusiv toate anexele, apendicele și anexele la apendice adoptate de părți în temeiul memorandumului de cooperare.

*Articolul III***Autoritate**

Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană convin în privința dispozițiilor prezentului acord, după cum indică semnăturile reprezentanților lor autorizați.

Încheiat la Bruxelles, la treisprezece decembrie două mii șaptesprezece, în dublu exemplar, în limba engleză.

Pentru Statele Unite ale Americii

Pentru Uniunea Europeană

ADDENDUM LA MODIFICAREA 1**a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406 dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană****MEMORANDUM DE COOPERARE NAT-I-9406A****între Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană privind modernizarea managementului traficului aerian, cercetarea și dezvoltarea în domeniul aviației civile și interoperabilitatea globală**

ÎNTRUCÂT Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană au ca scop comun promovarea și dezvoltarea cooperării în sfera aviației civile; și

ÎNTRUCÂT o atare cooperare va încuraja dezvoltarea, siguranța și eficiența aeronauticii civile din Statele Unite ale Americii și din Uniunea Europeană,

ÎN PREZENT, PRIN URMARE, Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană (denumite împreună „părțile” și separat „partea”) convin să întreprindă programe comune în conformitate cu termenii și condițiile de mai jos:

*Articolul I***Obiectiv**

A. Prezentul memorandum de cooperare (denumit în continuare „memorandumul”) și anexele, apendicele și anexele sale la apendice stabilesc termenii și condițiile cooperării reciproce în domeniul cercetării, dezvoltării și validării în sfera aviației civile, precum și în toate etapele modernizării managementului traficului aerian (ATM). Modernizarea ATM include activități de cercetare, dezvoltare, validare și implementare în vederea asigurării interoperabilității globale. În acest scop, părțile pot oferi personal, resurse și servicii aferente necesare pentru asigurarea nivelului de cooperare prevăzut în prezentul memorandum și în anexele, apendicele și anexele sale la apendice. Toate activitățile desfășurate în temeiul prezentului memorandum și al tuturor anexelor, apendicelor și anexelor sale la apendice depind de disponibilitatea fondurilor alocate sau a altor resurse necesare în acest scop.

B. Obiectivele prezentului memorandum pot fi realizate prin cooperarea în oricare dintre următoarele domenii:

1. schimbul de informații referitoare la programe și proiecte, rezultatele cercetării sau publicații;
2. realizarea de analize comune;
3. coordonarea programelor și proiectelor de cercetare, dezvoltare și validare în sfera aviației civile, precum și coordonarea activităților de modernizare a ATM și executarea acestora de către părți, pe baza unui efort comun;
4. schimbul de personal științific și tehnic;
5. schimbul de echipamente, software și sisteme specifice pentru activitățile de cercetare și studiile de compatibilitate;
6. organizarea comună de simpozioane sau conferințe; și
7. consultarea reciprocă în scopul stabilirii unor acțiuni concertate în cadrul organismelor internaționale corespunzătoare.

C. Sub rezerva actelor cu putere de lege, a normelor administrative și a politicilor aplicabile, cu eventualele modificări ulterioare, părțile promovează în cel mai înalt grad posibil implicarea unor participanți în activități de cooperare în temeiul prezentului memorandum, al anexelor, al apendicelor și al anexelor sale la apendice, în vederea asigurării unor oportunități comparabile pentru participarea la activitățile lor respective. Părțile implică participanți în activitățile de cooperare, care se derulează pe bază de reciprocitate în conformitate cu principiile următoare:

1. avantaje reciproce;
2. oportunități comparabile de implicare în activități de cooperare;

3. tratament echitabil și corect;
 4. schimb prompt de informații care pot afecta activitățile de cooperare; și
 5. transparență.
- D. Aceste activități de cooperare au loc conform anexelor, apendicelor și anexelor la apendice definite la articolul II.

Articolul II

Punerea în aplicare

A. Prezentul memorandum se pune în aplicare prin intermediul anexelor, al apendicelor și al anexelor sale la apendice. Aceste anexe, apendice și anexe la apendice, care fac parte integrantă din prezentul memorandum, descriu, după caz, natura și durata cooperării pentru un anumit domeniu sau scop, abordarea chestiunii proprietății intelectuale, răspunderea, finanțarea, alocarea costurilor și alte aspecte relevante. Sub rezerva existenței unor dispoziții contrare explicite în prezentul memorandum sau într-o anexă la acesta, în cazul unei incompatibilități între o dispoziție conținută într-o anexă, într-un apendice sau într-un apendice la o anexă și o dispoziție din prezentul memorandum, dispoziția conținută în prezentul memorandum are întâietate.

B. Coordonarea și administrarea activităților de cooperare în baza prezentului memorandum și a anexelor, apendicelor și anexelor sale la apendice se realizează, în numele Guvernului Statelor Unite ale Americii, de către Federal Aviation Administration și, în numele Uniunii Europene, de către Comisia Europeană.

C. Birourile desemnate pentru coordonarea și administrarea prezentului memorandum pe lângă care se depun toate cererile de servicii în temeiul prezentului memorandum sunt următoarele:

1. Pentru Statele Unite ale Americii

Federal Aviation Administration
Office of International Aviation
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C.
20591 – SUA
Telefon: + 1-202-267-1000
Fax: + 1-202-267-7198

2. Pentru Uniunea Europeană:

Comisia Europeană:
Direcția Generală Mobilitate și Transporturi
Direcția Aviație
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles – Belgia
Telefon: + 32-2-299-19-15

D. Persoanele de contact pentru programele tehnice pentru activități specifice se stabilesc după cum se indică în anexele, apendicele și anexele la apendicele la prezentul memorandum.

Articolul III

Managementul executiv

A. Managementul executiv al prezentului memorandum

1. Părțile instituie un proces de management care să fie executat de către reprezentanți ai:

- (a) Statelor Unite ale Americii, respectiv de administratorul Federal Aviation Administration (FAA); și
- (b) Uniunii Europene, respectiv de directorul general al Direcției Generale Mobilitate și Transporturi (DG MOVE).

Denumiți în continuare „reprezentanții părților”.

2. Reprezentanții părților supraveghează cooperarea cu privire la temele abordate în anexele la prezentul memorandum și în apendicele și anexele la apendice aferente.
3. Reprezentanții părților:
 - (a) adoptă anexele și orice modificări ale acestora; și
 - (b) adoptă propuneri în vederea oricărei alte modificări a prezentului memorandum.
4. În cadrul domeniului de aplicare al prezentului memorandum și al anexelor, apendicelor și anexelor sale la apendice, reprezentanții părților tratează:
 - (a) aspecte care ar putea apărea și modificări care ar putea afecta punerea în aplicare a prezentului memorandum și a anexelor, apendicelor și anexelor sale la apendice;
 - (b) abordări comune referitoare la introducerea unor noi tehnologii și proceduri și la tranziția către acestea, inclusiv activități de cercetare, de evaluare și de modernizare a ATM, precum și alte domenii de interes reciproc; și
 - (c) proiecte de reglementări și de legislație întocmite de oricare dintre părți, care ar putea afecta interesele celeilalte părți, în domeniul de aplicare al prezentului memorandum și al anexelor, apendicelor și anexelor sale la apendice.
5. Reprezentanții părților nu au obligația să organizeze reuniuni periodice. Pot fi convocate reuniuni *ad hoc*. Aceste reuniuni se pot desfășura prin telefon, prin videoconferință sau față în față. Deciziile luate de către părți se consemnează în scris și se adoptă prin consens.
6. Reprezentanții părților pot să convoace ad hoc experți în anumite domenii și pot să instituie grupuri tehnice de lucru, după caz.

B. Managementul executiv al anexelor

1. Fiecare anexă la prezentul memorandum este guvernată de propriul său comitet executiv. Fiecare comitet executiv este coprezidat de reprezentanți ai FAA și ai Comisiei Europene la nivelul operațional corespunzător și este desemnat în anexa aplicabilă.
2. Părțile desemnează, dacă este cazul, alți membri ai comitetului executiv care să le reprezinte domeniile de competență.
3. Comitetul executiv poate să convoace *ad hoc* experți în anumite domenii.
4. Comitetele executive supraveghează activitatea tuturor comitetelor, grupurilor de lucru și altor grupuri instituite în temeiul anexelor lor respective și al apendicelor și anexelor la apendice aferente. Comitetele executive elaborează și adoptă proceduri interne de reglementare.
5. Toate deciziile comitetului executiv se iau prin consens de către copreședinții săi. Aceste decizii se formulează în scris și se semnează de către copreședinți.
6. Comitetele executive pot examina orice aspect legat de funcționarea anexelor lor respective și a apendicelor și anexelor la apendice aferente. În special, ele sunt responsabile cu:
 - (a) supravegherea cooperării pe temele abordate în anexele respective și în apendicele și anexele la apendice aferente, dând îndrumări adecvate personalului de resort;
 - (b) constituirea unui forum de discuții, în cadrul domeniului de aplicare al anexelor lor respective și al apendicelor și anexelor la apendice aferente, care să abordeze:
 - aspecte care ar putea apărea și modificări care ar putea afecta punerea în aplicare a prezentului memorandum și a anexelor, apendicelor și anexelor sale la apendice;
 - abordări comune referitoare la introducerea de noi tehnologii și proceduri, activități de cercetare, de evaluare și de modernizare a ATM, precum și alte domenii de interes reciproc; și
 - proiecte de reglementări și de legislație întocmite de oricare dintre părți, care ar putea afecta interesele celeilalte părți, în domeniul de aplicare al anexei lor respective;

- (c) aprobarea și transmiterea de propuneri adresate reprezentanților părților în scopul modificării anexelor lor respective;
- (d) adoptarea apendicelor la anexele lor respective, după consultarea cu reprezentanții părților, precum și a oricăror modificări ale acestora;
- (e) adoptarea unor anexe la apendicele la anexele lor respective, precum și a oricăror modificări ale acestora.

Articolul IV

Schimbul de personal

Părțile pot să facă schimb de personal tehnic conform necesităților dictate de desfășurarea activităților descrise în anexele, apendicele sau anexele la apendicele la prezentul memorandum. Toate aceste schimburi respectă termenii și condițiile prevăzute în prezentul memorandum, în anexele, apendicele și anexele sale la apendice. Personalul tehnic care face obiectului schimbului între părți își desfășoară activitatea după cum se prevede în anexă, apendice sau anexa la apendice. Acest personal tehnic poate proveni de la organisme sau contractori din Statele Unite ale Americii sau din Uniunea Europeană, după cum se stabilește de comun acord.

Articolul V

Dispoziții privind împrumuturile de echipamente

Echipamentele pot fi împrumutate de o parte (denumită în continuare „partea împrumutătoare”) celeilalte părți (denumită în continuare „partea împrumutată”) în temeiul unei anexe, unui apendice sau unei anexe la un apendice la prezentul memorandum. Următoarele dispoziții generale se aplică tuturor împrumuturilor de echipamente, sub rezerva existenței unei dispoziții contrare în acest sens într-o anexă, un apendice sau o anexă la un apendice:

- A. Partea împrumutătoare identifică valoarea echipamentelor pe care urmează să le împrumute.
- B. Partea împrumutată preia custodia și posesia echipamentelor la sediul părții împrumutătoare, după cum se stabilește de către părți în anexă, în apendice sau în anexa la apendice. Echipamentele rămân în custodia și posesia părții împrumutate până când sunt returnate părții împrumutătoare în conformitate cu punctul H de mai jos.
- C. Partea împrumutată transportă echipamentele, pe propria cheltuială, până la sediul desemnat de părți în anexă, apendice sau anexa la apendice.
- D. Părțile cooperează pentru obținerea autorizațiilor, inclusiv a licențelor de export necesare pentru transportul echipamentelor.
- E. Partea împrumutată este responsabilă de instalarea echipamentelor la sediul desemnat de părți în anexă, apendice sau anexa la apendice. Dacă se dovedește necesar, partea împrumutătoare oferă asistență părții împrumutate la instalarea echipamentelor împrumutate, pe baza termenilor conveniți de către părți.
- F. Pe perioada împrumutului, partea împrumutată operează și menține echipamentele într-o stare corespunzătoare, asigură continuarea operabilității echipamentelor și permite inspectarea lor de către partea împrumutătoare în orice moment rezonabil.
- G. Partea împrumutătoare asistă partea împrumutată la localizarea surselor de aprovizionare cu articole obișnuite și piese specifice care nu pot fi găsite cu ușurință de către partea împrumutată.
- H. La expirarea sau la denunțarea anexei, apendicelui sau anexei pertinente la un apendice la prezentul memorandum ori la încheierea utilizării echipamentelor, partea împrumutată returnează echipamentele părții împrumutătoare, pe cheltuiala sa.
- I. În cazul pierderii sau al avarierii oricărui echipament care a fost împrumutat în temeiul prezentului memorandum și pentru care partea împrumutată și-a asumat custodia și posesia, partea împrumutată repară echipamentele, la solicitarea părții împrumutătoare, sau compensează partea împrumutătoare pentru valoarea (identificată de partea împrumutătoare în conformitate cu punctul A de mai sus) echipamentului pierdut ori avariata.
- J. Echipamentele care fac obiectul unui schimb în temeiul prezentului memorandum se utilizează numai în scopuri de cercetare, dezvoltare și validare și nu trebuie folosite în niciun caz la aviația civilă activă sau în alte scopuri operaționale.
- K. Transferurile de tehnologie, echipamente sau alte articole în temeiul prezentului memorandum fac obiectul legislației și politicilor aplicabile ale părților.

Articolul VI

Finanțarea

A. Sub rezerva existenței unei dispoziții contrare într-o anexă, într-un apendice sau într-o anexă la un apendice la prezentul memorandum, fiecare parte suportă costurile activităților pe care le desfășoară în temeiul prezentului memorandum.

B. Numărul NAT-I-9406A a fost alocat prezentului memorandum de către Statele Unite ale Americii în scopul identificării acestui program de cooperare; acesta trebuie menționat în orice corespondență legată de prezentul memorandum.

Articolul VII

Divulgarea informațiilor

A. Cu excepția cazurilor prevăzute de dispozițiile legale aplicabile sau de un acord prealabil, în scris, între părți, niciuna dintre părți nu divulgă informații sau materiale relevante pentru sarcinile sau legate de programele convenite în temeiul prezentului memorandum și al anexelor, apendicelor și anexelor sale la apendicele altor terți în afară de: (i) contractorii sau subcontractorii implicați în executarea sarcinilor sau în programe și numai în măsura în care informațiile sau materialele sunt necesare pentru executarea respectivelor sarcini sau programe; sau de (ii) alte autorități guvernamentale ale părților.

B. În cazul în care una dintre părți ia cunoștință de faptul că, în baza actelor sale cu putere de lege sau a normelor sale administrative, va deveni sau este posibil să devină necesar să divulge informații care intră în domeniul de aplicare al punctului A din prezentul articol, partea respectivă informează cealaltă parte în acest sens și, în măsura posibilului, de îndată și înaintea divulgării informațiilor. Ulterior, părțile se consultă pentru a identifica măsurile adecvate.

Articolul VIII

Drepturile de proprietate intelectuală

A. O parte care furnizează o proprietate intelectuală (care, în sensul prezentului memorandum, include analize, rapoarte, baze de date, software, know-how, informații tehnice și sensibile din punct de vedere comercial, date, înregistrări și documentație sau materiale asociate, indiferent de formatul sau suportul pe care sunt înregistrate) celeilalte părți în conformitate cu termenii unei anexe, ale unui apendice sau ale unei anexe la un apendice la prezentul memorandum își menține aceleași drepturi de proprietate intelectuală pe care le avea înainte de realizarea transferului. Partea care furnizează un document sau un alt tip de proprietate intelectuală în temeiul unei anexe, al unui apendice sau al unei anexe la un apendice la prezentul memorandum trebuie să marcheze clar documentul sau respectivul tip de proprietate intelectuală ca fiind confidențial, sub drepturi exclusive sau ca fiind secret comercial, după caz.

B. Cu excepția dispozițiilor care pot fi prevăzute într-o anexă, într-un apendice sau într-o anexă la un apendice la prezentul memorandum, partea care primește proprietatea intelectuală de la cealaltă parte în temeiul prezentului memorandum:

1. nu își însușește drepturi de proprietate asupra proprietății intelectuale în virtutea primirii acesteia de la cealaltă parte; și
2. nu divulgă proprietatea intelectuală altor terți în afara contractorilor sau subcontractorilor implicați deja într-un program legat de o anexă, un apendice sau o anexă la un apendice la prezentul memorandum, fără consimțământul prealabil scris al celeilalte părți. În cazul divulgării către un contractor sau subcontractor implicat deja în program, partea care divulgă are următoarele obligații:
 - (a) să limiteze utilizarea proprietății intelectuale de către contractor sau subcontractor la scopurile precizate în anexa, apendicele sau anexa aplicabilă la apendice; și
 - (b) să interzică divulgarea ulterioară de către contractor sau subcontractor a proprietății intelectuale către terți, cu excepția cazurilor în care cealaltă parte își dă în prealabil consimțământul scris cu privire la divulgarea ulterioară.

C. Cu excepția dispozițiilor care pot fi prevăzute într-o anexă, un apendice sau o anexă la un apendice la prezentul memorandum, părțile dețin în comun drepturile de proprietate asupra oricărei proprietăți intelectuale dezvoltate în comun de către părți în temeiul prezentului memorandum și al anexelor, apendicelor sau anexelor sale la apendice.

1. Fiecare parte are, în toate țările, dreptul neexclusiv și irevocabil de a reproduce, de a pregăti lucrări derivate, de a distribui public și de a traduce respectiva proprietate intelectuală, cu condiția ca reproducerea, pregătirea, distribuția și traducerea să nu afecteze protecția drepturilor de proprietate intelectuală ale celeilalte părți. Fiecare parte are dreptul de a revizui o traducere a acestor proprietăți intelectuale înainte ca aceasta să fie distribuită public.
2. Toate copiile distribuite public ale articolelor din revistele științifice și tehnice, ale rapoartelor științifice și ale cărților fără drepturi exclusive care derivă direct din cooperarea în temeiul prezentului memorandum și al anexelor, apendicelor sau anexelor sale la apendice trebuie să menționeze numele autorilor lucrării, cu excepția situației în care un autor refuză explicit să îi fie menționat numele.

D. Dacă una dintre părți consideră că un document sau un alt tip de proprietate intelectuală furnizat de cealaltă parte în temeiul unei anexe, unui apendice sau unei anexe la un apendice la prezentul memorandum nu trebuie considerat ca având caracter confidențial, sub drepturi exclusive sau ca reprezentând un secret comercial, partea respectivă se consultă cu cealaltă parte pentru a clarifica acest aspect. Consultările pot avea loc cu ocazia unei întruniri a reprezentanților părților, a comitetului executiv relevant sau a unui alt comitet ce poate fi instituit în temeiul unei anexe, al unui apendice sau al unei anexe la un apendice la prezentul memorandum.

Articolul IX

Imunitate și răspundere

A. Părțile abordează în anexa, apendicele sau anexa pertinentă la apendice, după caz, aspectele legate de imunitate și de răspundere asociate activităților desfășurate în temeiul prezentului memorandum.

B. Părțile convin ca toate activitățile întreprinse în temeiul prezentului memorandum și al anexelor, apendicelor sau anexelor sale la apendice să se deruleze la un nivel adecvat de profesionalism. De asemenea, părțile sunt de acord să depună toate eforturile rezonabile pentru a reduce la minimum riscurile potențiale la adresa terților și pentru a îndeplini toate cerințele de siguranță și supraveghere.

Articolul X

Modificări

A. Părțile pot să modifice prezentul memorandum, anexele, apendicele și anexele sale la apendice prin intermediul unui acord scris semnat de ambele părți. Anexele, apendicele și anexele la apendice pot fi de asemenea modificate, după cum se prevede la articolul III.

B. Modificările aduse prezentului memorandum sau anexelor, apendicelor sau anexelor la apendicele la prezentul memorandum intră în vigoare potrivit termenilor acestora.

Articolul XI

Soluționarea litigiilor

Părțile soluționează prin consultare litigiile rezultate din interpretarea sau aplicarea prezentului memorandum sau a anexelor, apendicelor sau anexelor sale la apendice. Părțile nu recurg la un tribunal internațional sau la un terț pentru soluționarea acestor litigii.

Articolul XII

Intrarea în vigoare și denunțarea anexelor, a apendicelor și a anexelor la apendice

A. Orice anexă, apendice sau anexă la apendice în parte adoptată (adoptat) în temeiul articolului III după intrarea în vigoare a prezentului memorandum intră în vigoare în conformitate cu termenii acesteia.

B. Părțile pot denunța în orice moment prezentul memorandum sau anexele, apendicele ori anexele sale la apendice, cu condiția transmiterii, în scris, a unui preaviz de șaiszeci (60) de zile destinat celeilalte părți. Fiecare parte dispune de o sută douăzeci (120) de zile să își încheie activitățile după denunțarea unei anexe, a unui apendice sau a unei anexe la un apendice.

C. Denunțarea prezentului memorandum nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor ce revin părților în temeiul articolelor V, VII, VIII și IX. Fiecare parte dispune de o sută douăzeci (120) de zile să își încheie activitățile după denunțarea prezentului memorandum.

ANEXA 1

LA MEMORANDUMUL DE COOPERARE NAT-I-9406A DINTRE STATELE UNITE ALE AMERICII ȘI UNIUNEA EUROPEANĂ

MODERNIZAREA TRAFICULUI AERIAN ȘI INTEROPERABILITATEA GLOBALĂ

Articolul I

Scop

Scopul prezentei anexe este punerea în aplicare a Memorandumului de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană (denumit în continuare „memorandumul”) prin stabilirea termenilor și condițiilor conform cărora părțile inițiază cooperarea între activitățile lor de modernizare a managementului traficului aerian (ATM), NextGen și cerul unic european, în vederea asigurării interoperabilității globale a sistemelor lor ATM, ținând cont de interesele utilizatorilor civili și militari ai spațiului aerian.

Articolul II

Principii

În cadrul activităților de modernizare a ATM desfășurate de părți și în conformitate cu principiile stabilite la articolul I punctul C din memorandum, părțile au următoarele obligații:

- A. dacă este cazul, să permită participarea reciprocă a entităților lor guvernamentale și industriale la organismele consultative și la inițiativele industriale relevante, în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile, precum și cu normele de funcționare ale respectivelor organisme și inițiative;
- B. să se angajeze să asigure părților interesate din sectorul industrial ale celeilalte părți posibilitatea participării la programe de lucru și accesul la informațiile legate de activitățile de modernizare a ATM echivalente și la rezultatele acestor activități;
- C. prin intermediul comitetului executiv instituit în temeiul articolului IV din prezenta anexă, să identifice reciproc, în apendice sau în anexele la apendice, domeniile care permit oportunități specifice de participare la organismele consultative, la inițiativele, programele și proiectele fiecărei părți; și
- D. prin intermediul comitetului executiv, să monitorizeze punerea în aplicare a prezentei anexe și, după caz, să adopte noi apendice și anexe la apendice sau modificări ale apendicelor și anexelor la apendice existente, în conformitate cu articolul III punctul B din memorandum.

Articolul III

Scopul activităților

A. Scopul activităților este contribuția la eforturile de modernizare a ATM depuse de fiecare parte, pentru a asigura interoperabilitatea globală prin intermediul cooperării reciproce care cuprinde, printre altele, cooperarea în următoarele domenii:

- definirea sistemelor la nivel înalt, concepte operaționale, definirea arhitecturii și fundamentele tehnice;
- foaia de parcurs și activitățile de standardizare;
- activitățile de cercetare și dezvoltare legate de inițiativele ATM SESAR și NextGen;
- operațiuni bazate pe traiectorie;
- interoperabilitatea globală și armonizarea, inclusiv sprijinul acordat inițiativelor Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI);
- managementul informațiilor;
- inițiativele privind comunicațiile, navigația și supravegherea;
- implementarea de sisteme și capacități ATM;
- armonizarea implementării standardelor;
- indicatori de performanță legați de sistemele ATM și de inițiativele de modernizare;
- indicatori ai performanței operaționale în aviație;
- modelare și analiză economică;
- informații privind fluxurile de trafic;

- inițiative în domeniul siguranței ATM;
- integrarea în ATM a noilor vehicule aeriene, inclusiv a sistemelor de aeronave fără pilot la bord (UAS);
- securitatea cibernetică aferentă domeniului ATM;
- mecanisme de stimulare;
- factori umani;
- activități de îmbunătățire la nivelul aeroporturilor.

B. Dacă este cazul, părțile elaborează rapoarte, pe bază de reciprocitate, fie individual, fie împreună pentru schimbul reciproc, în care descriu conceptele de utilizare, modelele, prototipurile, evaluările, exercițiile de validare și studiile comparative legate de aspectele tehnice și operaționale ale ATM. Pentru evaluări și validări se poate utiliza o gamă largă de instrumente precum simulările, exercițiile la scară reală sau demonstrațiile.

Articolul IV

Managementul

Părțile instituie un comitet executiv (ExComm), în conformitate cu articolul III punctul B din memorandum, care își desfășoară activitatea după cum urmează:

- A. este coprezidat de responsabilul-șef pentru NextGen al Federal Aviation Administration (FAA) sau de o persoană desemnată de acesta și de șeful unității Cerul unic european (SES) din cadrul DG MOVE a Comisiei Europene sau de o persoană desemnată de acesta din urmă.
- B. este alcătuit din alți membri ai comitetului, desemnați de către părți, pe baza domeniilor lor de responsabilitate din sfera ATM.
- C. se reunește cel puțin o dată pe an pentru:
 1. monitorizarea și analizarea progreselor în cazul proiectelor și activităților comune aflate în desfășurare și definite în apendice și în anexele la apendice;
 2. evaluarea rezultatelor obținute;
 3. monitorizarea și asigurarea punerii efective în aplicare a prezentei anexe și, dacă este necesar, desfășurarea de consultări având ca temă mecanismele de participare ale industriei sau transmiterea întrebărilor către reprezentanții părților menționați la articolul III punctul A din memorandum.
- D. examinează orice chestiune referitoare la punerea în aplicare a prezentei anexe și a apendicelor și anexelor la apendice aferente. În special, în conformitate cu articolul III punctul B din memorandum, ExComm este responsabil de:
 1. supravegherea cooperării pe teme abordate în prezenta anexă și în apendicele și anexele la apendice aferente, dând îndrumări adecvate personalului de resort;
 2. constituirea unui forum de discuții, în cadrul domeniului de aplicare al prezentei anexe și al apendicelor și anexelor la apendice aferente, care să abordeze:
 - aspecte care ar putea apărea și modificări care ar putea afecta punerea în aplicare a prezentei anexe, a apendicelor și a anexelor la apendice aferente;
 - abordări comune referitoare la introducerea unor noi tehnologii și proceduri și la tranziția către acestea, inclusiv activități de cercetare, de evaluare și de implementare, precum și alte domenii de interes reciproc; și
 - proiecte de reglementări și de legislație întocmite de oricare dintre părți, care ar putea afecta interesele celeilalte părți, în domeniul de aplicare al prezentei anexe;
 3. aprobarea și transmiterea de propuneri către reprezentanții părților în scopul modificării prezentei anexe;
 4. adoptarea apendicelor la prezenta anexă, după consultarea cu reprezentanții părților, precum și a oricăror modificări ale acestora;
 5. adoptarea unor anexe la apendicele la prezenta anexă, precum și a oricăror modificări ale acestora.
- E. își stabilește procedurile de lucru. Toate deciziile se iau prin consens de către copreședinții săi. Aceste decizii se formulează în scris și se semnează de către copreședinții.

- F. promovează sinergiile și coerența și evită suprapunerea activităților desfășurate în conformitate cu apendicele sau cu anexele la apendicele la prezenta anexă.
- G. se coordonează cu alte comitete executive instituite în temeiul memorandumului, după caz, pentru a promova sinergiile și coerența și pentru a evita suprapunerea activităților desfășurate în conformitate cu alte anexe la memorandum.
- H. informează reprezentanții părților, după cum este necesar.

Articolul V

Imunitate și răspundere

Părțile abordează în apendicele sau în anexele la apendice pertinente, după caz, aspectele legate de imunitate și de răspundere asociate activităților desfășurate în temeiul prezentei anexe.

Articolul VI

Punerea în aplicare

- A. Toate activitățile prevăzute în prezenta anexă sunt descrise în apendice sau în anexele la apendice, care, la intrarea lor în vigoare, devin parte din prezenta anexă.
- B. Apendicele și anexele la apendice sunt numerotate secvențial și conțin o descriere a activităților ce trebuie efectuate de părțile sau de entitățile pe care le desemnează în acest sens, inclusiv: locul și durata planificată a acestora, personalul și alte resurse necesare pentru efectuarea activităților, costurile estimate și orice alte informații pertinente referitoare la activități.

Articolul VII

Dispoziții financiare

Sub rezerva existenței unei dispoziții contrare într-un apendice sau într-o anexă la un apendice, fiecare parte suportă costurile activităților pe care le desfășoară.

Articolul VIII

Puncte de contact

Birourile desemnate pentru coordonarea și gestionarea prezentei anexe sunt următoarele:

1. Pentru Statele Unite ale Americii

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – SUA
Telefon: + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

2. Pentru Uniunea Europeană:

Unitatea Cerul unic european (Single European Sky Unit)
Direcția Generală Mobilitate și Transporturi
Directorate for Air Transport
European Commission
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles – Belgia
Telefon: + 32-2-299-19-15

*Articolul IX***Denunțare**

Denunțarea prezentei anexe are ca efect denunțarea tuturor apendicelor și anexelor la apendice adoptate în temeiul prezentei anexe.

Apendicele 1 la anexa 1**la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană****Cooperarea SESAR-NextGen pentru cercetare, dezvoltare, validare și interoperabilitate globală***Articolul I***Scop**

Scopul prezentului apendice este punerea în aplicare a anexei 1 la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană (denumit în continuare „memorandumul”) prin stabilirea termenilor și condițiilor conform cărora părțile inițiază cooperarea pe teme de cercetare, dezvoltare și validare în vederea asigurării interoperabilității globale între programele lor de modernizare a managementului traficului aerian (ATM), NextGen și SESAR, ținând cont de interesele utilizatorilor civili și militari ai spațiului aerian.

*Articolul II***Definiții**

În sensul prezentului apendice, termenul „validare” înseamnă confirmarea, pe parcursul ciclului de dezvoltare, a faptului că soluția propusă, inclusiv conceptul, sistemul și procedurile respectă necesitățile părților interesate.

*Articolul III***Principii**

Activitățile de cooperare în temeiul prezentului apendice se derulează pe bază de reciprocitate în conformitate cu principiile prevăzute la articolul I punctul C din memorandum.

Comitetul de coordonare (CCOM) instituit în temeiul articolului V din prezentul apendice monitorizează punerea în aplicare a prezentului apendice și identifică domeniile care permit oportunități specifice de participare la organismele consultative ale fiecărei părți, inițiativele și activitățile de cercetare, dezvoltare și validare, în special domeniile care pot facilita definirea sistemelor la nivel înalt precum interoperabilitatea, definirea arhitecturii și fundamentele tehnice. CCOM poate propune, în temeiul articolului V din prezentul apendice, anexe la apendice referitoare la domeniile identificate.

*Articolul IV***Scopul activităților**

A. Scopul activității este contribuția la cercetarea, dezvoltarea și validarea pentru interoperabilitate globală în domeniul ATM. Activitățile pot include, printre altele, activitățile enumerate la subpunctele 1-5 din prezentul articol.

1. Activități transversale

Activitățile transversale vizează sarcinile care nu sunt specifice niciunei activități de dezvoltare operațională sau tehnică, dar care formează relații de interdependență cu elemente ale programelor SESAR și NextGen. Aceste activități sunt foarte importante pentru cooperare, deoarece existența unei abordări divergente ar avea implicații materiale de proporții în ceea ce privește armonizarea și interoperabilitatea. În acest domeniu, părțile își propun să abordeze:

- (a) conceptul operațional și foaia de parcurs;
- (b) dispoziții privind disocierea;
- (c) stabilirea foilor de parcurs, inclusiv a standardizării și reglementării în scopul de a facilita sincronizarea implementării;
- (d) argumentele economice și planificarea investițiilor;
- (e) mediul înconjurător;

- (f) coordonarea eforturilor tehnice în sprijinul activităților de standardizare la nivel global și al OACI în domeniul modernizării ATM;
- (g) sincronizarea și consecvența foilor de parcurs pentru avionică în scopul asigurării eficienței economice optime pentru utilizatorii spațiului aerian; și
- (h) realizarea coordonată a modificărilor tehnice și operaționale prin care se obține/menține fluiditatea operațiunilor din perspectiva unui utilizator al spațiului aerian.

2. Managementul informațiilor

Accentul principal pus pe managementul informațiilor vizează să asigure distribuirea rapidă a unor informații corecte și relevante din domeniul ATM în rândul comunității părților interesate într-o manieră omogenă (interoperabilă), sigură și propice luării unor decizii în colaborare. În acest domeniu, părțile își propun să abordeze:

- (a) interoperabilitatea SWIM (*System Wide Information Management* – managementul informațiilor la nivel de sistem);
- (b) interoperabilitatea AIM (*Aeronautical Information Management* – managementul informațiilor aeronautice); și
- (c) schimbul de informații meteorologice.

3. Managementul traiectoriilor

Managementul traiectoriilor cuprinde schimbul de traiectorii cvadridimensionale (4D) aer/aer și aer/sol, care necesită o abordare coerentă în privința terminologiei, a definiției și a schimbului informațiilor de zbor în orice moment și în orice fază de zbor. În acest domeniu, părțile își propun să abordeze:

- (a) definiția comună a traiectoriilor și schimbul de traiectorii;
- (b) planificarea zborurilor și actualizările dinamice ale planurilor de zbor;
- (c) managementul traficului (inclusiv integrarea și predicția traiectoriilor);
- (d) integrarea în ATM a sistemelor de aeronave fără pilot la bord (UAS); și
- (e) convergența conceptelor operaționale SESAR și NextGen, definițiile serviciilor și aplicațiile acestora, inclusiv a operațiunilor referitoare la definirea traiectoriilor 4D și la formatul de realizare a schimbului.

4. Interoperabilitatea sistemelor de comunicații, navigație și supraveghere (CNS) și interoperabilitatea echipamentelor de bord

Interoperabilitatea CNS și a echipamentelor de bord include planificarea echipamentelor de bord și dezvoltarea unor aplicații și sisteme interoperabile aer/aer și aer/sol. În acest domeniu, părțile își propun să abordeze:

- (a) interoperabilitatea echipamentelor de bord, inclusiv:
 - (i) sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)
 - (ii) foaia de parcurs pentru avionică; și
 - (iii) sistemele de bord pentru asistența la separare (ASAS) pentru asistența la separare aer/aer și aer/sol;
- (b) comunicații, inclusiv:
 - (i) servicii și tehnologii de legături de date (data link); și
 - (ii) o arhitectură flexibilă a comunicațiilor;
- (c) navigație, inclusiv:
 - (i) navigația bazată pe performanță; și
 - (ii) aplicații pentru sistemele globale de navigație prin satelit (GNSS) pentru etapele de rută și de apropiere, inclusiv pentru apropierea cu ghidare verticală;
- (d) supraveghere, inclusiv:
 - (i) servicii și tehnologie ADS (supraveghere dependentă automată); și
 - (ii) supraveghere de la sol.

5. Proiecte de colaborare

Proiectele de colaborare cuprind proiectele ad hoc în cazul cărora părțile convin că este nevoie de coordonare și colaborare direcționate.

B. Dacă este cazul, părțile elaborează rapoarte, pe bază de reciprocitate, fie individual, fie împreună pentru schimbul reciproc, în care descriu conceptele de utilizare, modelele, prototipurile, evaluările, exercițiile de validare și studiile comparative legate de aspectele tehnice și operaționale ale ATM. Pentru evaluări și validări se poate utiliza o gamă largă de instrumente precum simulările și exercițiile la scară reală.

Articolul V

Managementul

Sub rezerva disponibilității fondurilor, părțile stabilesc și gestionează proiecte și activități și se asigură că lucrările în desfășurare rămân orientate spre rezultate, pragmatice și creează rapid sinergii, evitând totodată suprapunerile. În acest scop, se instituie un comitet de coordonare (CCOM), care:

- A. este coprezidat de câte un reprezentant al Federal Aviation Administration (FAA) și al Comisiei Europene sau de persoane desemnate de aceștia;
- B. este alcătuit dintr-un număr egal de participanți desemnați de FAA și de Comisia Europeană;
- C. se reunește cel puțin de două ori pe an pentru:
 - 1. monitorizarea și revizuirea progreselor înregistrate de proiectele și activitățile comune în desfășurare, definite în anexe și executate de grupurile de lucru instituite în temeiul punctului F din prezentul articol;
 - 2. evaluarea rezultatelor obținute;
 - 3. propunerea lansării de noi proiecte și activități, după caz;
 - 4. elaborarea propunerilor de anexe la prezentul apendice sau de modificări ale anexelor la prezentul apendice, pe care CCOM le prezintă comitetului executiv spre adoptare; și
 - 5. monitorizarea și asigurarea punerii efective în aplicare a prezentului apendice și, dacă este necesar, desfășurarea de consultări având ca temă mecanismele de participare ale industriei sau transmiterea întrebărilor către comitetul executiv;
- D. stabilește procedurile sale de lucru. Toate deciziile se iau prin consens de către copreședinți. Aceste decizii se formulează în scris și se semnează de către copreședinți sau de către persoanele desemnate de aceștia;
- E. raportează comitetului executiv instituit în temeiul articolului IV din anexa 1 la memorandum;
- F. instituie grupuri de lucru dedicate anumitor proiecte sau activități în temeiul prezentului apendice, după caz. Fiecare grup de lucru este compus dintr-un număr corespunzător și limitat de participanți care reprezintă părțile. Grupurile de lucru se întrunesc în funcție de necesitate, respectă instrucțiunile CCOM și furnizează periodic informații acestui comitet.

Articolul VI

Imunitate și răspundere

Părțile pot să abordeze în anexa pertinentă la prezentul apendice, dacă este cazul, aspectele legate de imunitate și de răspundere asociate activităților desfășurate în temeiul prezentului apendice.

Articolul VII

Punerea în aplicare

- A. Toate activitățile prevăzute în prezentul apendice sunt descrise în anexele la apendice, care, la intrarea lor în vigoare, devin parte din prezentul apendice.
- B. Fiecare anexă la apendice conține o descriere a activităților ce trebuie efectuate de părțile sau de grupurile de lucru pe care le desemnează în acest sens, inclusiv: locul și durata planificată a acestora, personalul și alte resurse necesare pentru efectuarea activităților, costurile estimate și orice alte informații pertinente referitoare la activități.

Articolul VIII

Dispoziții financiare

Sub rezerva existenței unei dispoziții contrare într-o anexă la prezentul apendice, fiecare parte suportă costurile activităților pe care le desfășoară.

*Articolul IX***Puncte de contact**

A. Birourile desemnate pentru coordonarea și gestionarea prezentului apendice sunt următoarele:

1. Pentru Statele Unite ale Americii:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – SUA
Telefon: + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

2. Pentru Uniunea Europeană:

Unitatea Cerul unic european (Single European Sky Unit)
Direcția Generală Mobilitate și Transporturi
Directorate for Air Transport
European Commission
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles – Belgia
Telefon: + 32 2 296 84 30

B. Persoanele de contact pentru programul tehnic pentru activități specifice se stabilesc după cum se indică în anexele la prezentul apendice.

*Articolul X***Denunțare**

Denunțarea prezentului apendice are ca efect denunțarea tuturor anexelor la prezentul apendice, adoptate de părți în temeiul prezentului apendice.

Anexa 1 la apendicele 1 la anexa 1**la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană****Cooperarea SESAR-NextGen privind activitățile transversale pentru interoperabilitate globală***Articolul I***Scop**

A. Prezenta anexă 1 la apendicele 1 la anexa 1 (denumit în continuare „apendicele 1”) la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A (denumit în continuare „memorandumul”) dintre Statele Unite ale Americii (denumite în continuare „Statele Unite”) și Uniunea Europeană (UE) stabilește termenii și condițiile cooperării în domeniul activităților transversale pentru interoperabilitatea globală a programelor SESAR și NextGen.

B. În prezenta anexă la apendice:

1. se descriu activitățile care urmează să fie efectuate; și
2. se specifică excepțiile de la dispozițiile privind drepturile de proprietate intelectuală prevăzute la articolul VIII din memorandum.

*Articolul II***Sfera activităților**

A. Statele Unite și UE (denumite în continuare „părțile”) convin să își coordoneze, după caz, o serie de activități transversale, în special în ceea ce privește activitățile descrise mai jos. Federal Aviation Administration (FAA) pune în aplicare prezenta anexă la apendice în numele Statelor Unite. Comisia Europeană pune în aplicare prezenta anexă la apendice în numele UE și poate, în acest scop, să desemneze întreprinderea comună SESAR pentru executarea activităților de cooperare în temeiul prezentei anexe la apendice.

B. Părțile conlucrează pentru elaborarea unei definiții comune a conceptului operațional în domeniile în care acest lucru este necesar pentru a asigura performanța optimă și interoperabilitatea pentru utilizatorii spațiului aerian, precum și convin asupra unui calendar comun de punere în aplicare. Această conlucrare include activități specifice de coordonare referitoare la metodele de separare și la definiția serviciilor conexe de management al traficului aerian (ATM). În derularea acestor activități de coordonare, părțile iau în considerare:

1. contribuția importantă a activităților la furnizarea de asistență pentru alte activități de coordonare care fac obiectul prezentei anexe la apendicele 1 și al altor anexe la apendicele 1; și
2. necesitatea: (i) dobândirii unei perspective coordonate și a unei înțelegeri comune a elementelor fundamentale ale SESAR și NextGen, în special în ceea ce privește realizarea unor obiective operaționale, de mediu, de siguranță și de securitate adecvate; (ii) elaborării unor reglementări complementare; și (iii) stabilirii mijloacelor de realizare și de menținere a interoperabilității în cursul implementărilor planificate.

C. Părțile își coordonează evoluția foilor de parcurs ale fiecăreia în domeniul standardizării și al reglementării, aferente activităților transversale descrise în apendicele 1 pentru a evita apariția unor probleme majore de interoperabilitate din cauza lipsei de sincronizare în ceea ce privește adoptarea de noi standarde și reglementări la nivel global. Din același motiv, părțile se străduiesc să definească și să promoveze o abordare armonizată a reglementărilor și standardelor internaționale privind capacitățile tehnice și operaționale viitoare în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale.

D. Părțile își coordonează abordarea în materie de măsuri, mijloace și planuri de implementare pentru a facilita o tranziție fără probleme la modificările tehnice și operaționale aduse sistemelor ATM în Statele Unite și în UE, precum și pentru a realiza o aliniere a calendarului și a datelor de implementare operațională atunci când necesitățile de interoperabilitate au importanță capitală.

E. Părțile își coordonează abordarea modificărilor operaționale pentru optimizarea performanței în domeniile siguranței, securității, mediului, factorilor umani și al justificării economice. În acest domeniu, se urmăresc și se coordonează cele mai bune practici de modelare și metode de îmbunătățire, în special cu privire la stabilirea de obiective complementare și la înțelegerea justificărilor subiacente pentru a se putea face comparații valabile între elementele de performanță și impactul aferent SESAR și NextGen.

*Articolul III***Gestionarea și punerea în aplicare**

A. Activitatea desfășurată în temeiul prezentei anexe la apendice se gestionează în conformitate cu termenii și condițiile prevăzute la articolul V din apendicele 1. Amănunțele gestionării activităților transversale se stabilesc de către părți într-un document administrativ comun aprobat de comitetul de coordonare instituit în temeiul apendicelui 1. Acest document descrie, pentru fiecare activitate întreprinsă, mijloacele, rolurile, responsabilitățile și participanții, precum și procesele de lucru pentru activitățile transversale.

B. Activitățile care urmează să fie efectuate în temeiul prezentei anexe la apendice se defalchează în continuare pe activități transversale individuale sau pe grupuri de activități transversale înrudite. Un document de lucru aprobat de comitetul de coordonare înființat în temeiul apendicelui 1: detaliază sfera fiecărei activități transversale individuale sau a fiecărui grup de activități transversale, identifică persoanele de contact pentru programele tehnice ale ambelor părți și descrie relația fiecărei activități cu alte activități.

*Articolul IV***Finanțare**

Fiecare parte își asumă costul activității pe care o desfășoară în conformitate cu prezenta anexă la apendice.

*Articolul V***Drepturile de proprietate intelectuală**

Se aplică termenii și condițiile prevăzute la articolul VIII „Drepturile de proprietate intelectuală” din memorandum. Cu toate acestea, dacă o parte are nevoie de acces la drepturile de proprietate intelectuală deținute de cealaltă parte în scopul de a utiliza proprietatea intelectuală dezvoltată împreună de către părți în temeiul prezentei anexe la apendice, deținătorul acordă acest acces în condițiile specificate la articolul VIII punctul B din memorandum, cu excepția cazului în care părțile stabilesc de comun acord condiții mai stricte pentru aceste drepturi de acces, în mod excepțional.

*Articolul VI***Puncte de contact**

Părțile se informează reciproc cu privire la punctele lor de contact pentru coordonarea tehnică și gestionarea activităților transversale care urmează să fie efectuate în temeiul prezentei anexe la apendice.

Anexa 2 la apendicele 1 la anexa 1**la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană****Cooperarea SESAR-NextGen privind managementul informațiilor pentru interoperabilitate globală****Articolul I****Scop**

A. Prezenta anexă 2 la apendicele 1 la anexa 1 (denumit în continuare „apendicele 1”) la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A (denumit în continuare „memorandumul”) dintre Statele Unite ale Americii (denumite în continuare „Statele Unite”) și Uniunea Europeană (UE) stabilește termenii și condițiile cooperării în domeniul managementului informațiilor pentru interoperabilitatea globală a programelor SESAR și NextGen.

B. În prezenta anexă la apendice:

1. se descriu activitățile care urmează să fie efectuate; și
2. se specifică excepțiile de la dispozițiile privind drepturile de proprietate intelectuală prevăzute la articolul VIII din memorandum.

Articolul II**Sfera activităților**

A. Statele Unite și Uniunea Europeană (denumite în continuare „părțile”) convin să își coordoneze, după caz, o serie de activități de management al informațiilor, în special în ceea ce privește schimbul de informații care stă la baza unei capacități de management al traficului aerian („ATM”) centrate pe rețea și interoperabile care să utilizeze conceptul de management al informațiilor la nivel de sistem (*System Wide Information Management – SWIM*) (denumite în continuare, împreună, „activitățile de management al informațiilor”), detaliate în cele ce urmează. Federal Aviation Administration (FAA) pune în aplicare prezenta anexă la apendice în numele Statelor Unite. Comisia Europeană pune în aplicare prezenta anexă la apendice în numele UE și poate, în acest scop, să desemneze întreprinderea comună SESAR pentru executarea activităților de cooperare în temeiul prezentei anexe la apendice.

B. Părțile cooperează la definirea și punerea în aplicare a unei infrastructuri tehnice interoperabile SWIM. Această activitate cuprinde definirea capacităților de bază ale infrastructurii tehnice interoperabile SWIM, cum ar fi: modele comune pentru schimbul de mesaje; servicii de registru (inclusiv *Catalogue* și *Discovery*); servicii de securitate; proiectarea consecventă a informațiilor-cheie schimbate, inclusiv a atributelor și facilitarea performanței operaționale a ATM la nivel optim în regiunile SESAR și NextGen. Sistemele comune de management al informațiilor se definesc în funcție de necesități. Părțile au în vedere integrarea aeronavelor și a aeroporturilor în infrastructura tehnică a SWIM.

C. Părțile elaborează o terminologie consecventă pentru a asigura distribuirea promptă, corectă și în condiții de securitate a informațiilor care susțin procesul decizional colaborativ în ceea ce privește ATM, atât în cazul operațiunilor de la sol, cât și al operațiunilor aeriene, dacă o astfel de terminologie ar spori și/sau ar menține interoperabilitatea și sprijinul unor operațiuni de înaltă performanță. În cursul elaborării unei terminologii consecvente, părțile iau în considerare modul în care această terminologie va sprijini alte activități de coordonare vizate de prezenta anexă la apendice și de alte anexe la acesta. De asemenea, părțile promovează înțelegerea comună a elementelor fundamentale ale uneia dintre capacitățile esențiale ale conceptelor operaționale ale SESAR și NextGen: contribuția la realizarea obiectivului de a oferi informațiile potrivite persoanelor potrivite și la momentul potrivit, pentru a contribui la luarea unor decizii operaționale corecte.

D. Părțile își coordonează activitățile de management al informațiilor pentru a realiza o gestionare consecventă a informațiilor în cadrul și la nivelul Managementului Informațiilor Aeronautice (AIM), al schimbului de informații meteorologice și al planificării zborurilor, astfel cum se prevede în anexa 3 la apendicele 1, luând în considerare scenariile operaționale comune prin care se solicită informații care să ajute: (i) la etapele de planificare strategică și execuție, precum și la etapele ulterioare zborului; și (ii) la realizarea cerințelor de performanță comune și interoperabile privind informațiile.

E. Părțile extind sfera managementului informațiilor la alte domenii ale schimbului de informații, dacă este necesar, pentru a îmbunătăți elementele de performanță și impactul aferent SESAR și NextGen.

*Articolul III***Gestionarea și punerea în aplicare**

A. Activitatea desfășurată în temeiul prezentei anexe la apendice se gestionează în conformitate cu termenii și condițiile prevăzute la articolul V din apendicele 1. Amănunțele gestionării activităților de management al informațiilor se stabilesc de către părți într-un document administrativ comun aprobat de comitetul de coordonare instituit în temeiul apendicelui 1. Acest document descrie, pentru fiecare acțiune întreprinsă, mijloacele, rolurile, responsabilitățile și participanții, precum și procesele de lucru pentru activitățile de management al informațiilor.

B. Activitățile care urmează să fie efectuate în temeiul prezentei anexe la apendice se defalchează în continuare pe activități individuale de management al informațiilor sau pe grupuri de activități înrudite de management al informațiilor. Un document de lucru aprobat de comitetul de coordonare instituit în temeiul apendicelui 1: detaliază sfera fiecărei activități individuale de management al informațiilor sau a fiecărui grup de activități de management al informațiilor, identifică persoanele de contact pentru programele tehnice ale ambelor părți și descrie relația fiecărei activități cu alte activități.

*Articolul IV***Finanțare**

Fiecare parte își asumă costul activității pe care o desfășoară în conformitate cu prezenta anexă la apendice.

*Articolul V***Drepturile de proprietate intelectuală**

Se aplică termenii și condițiile prevăzute la articolul VIII „Drepturile de proprietate intelectuală” din memorandum. Cu toate acestea, dacă o parte are nevoie de acces la drepturile de proprietate intelectuală deținute de cealaltă parte în scopul de a utiliza proprietatea intelectuală dezvoltată împreună de către părți în temeiul prezentei anexe la apendice, deținătorul acordă un astfel de acces în condițiile specificate la articolul VIII punctul B din memorandum, cu excepția cazului în care părțile stabilesc de comun acord condiții mai stricte pentru aceste drepturi de acces, în mod excepțional.

*Articolul VI***Puncte de contact**

Părțile se informează reciproc cu privire la punctele lor de contact pentru coordonarea tehnică și gestionarea activităților de management al informațiilor care urmează să fie efectuate în temeiul prezentei anexe la apendice.

Anexa 3 la apendicele 1 la anexa 1**la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană****Cooperarea SESAR-NexTGen privind managementul traiectoriilor pentru interoperabilitate globală****Articolul I****Scop**

A. Prezenta anexă 3 la apendicele 1 la anexa 1 (denumit în continuare „apendicele 1”) la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A (denumit în continuare „memorandumul”) dintre Statele Unite ale Americii (denumite în continuare „Statele Unite”) și Uniunea Europeană (UE) stabilește termenii și condițiile cooperării în domeniul activităților de management al traiectoriilor pentru interoperabilitatea globală a programelor SESAR și NextGen.

B. În prezenta anexă la apendice:

1. se descriu activitățile care urmează să fie efectuate; și
2. se specifică excepțiile de la dispozițiile privind drepturile de proprietate intelectuală prevăzute la articolul VIII din memorandum.

Articolul II**Sfera activităților**

A. Statele Unite și UE (denumite în continuare „părțile”) convin să își coordoneze, după caz, o serie de activități de management al traiectoriilor. Acest domeniu reprezintă una dintre capacitățile esențiale ale conceptului operațional al SESAR și al NextGen, coordonarea fiind necesară pentru a se asigura că există o înțelegere comună a traiectoriei de zbor, a relației cu planificarea zborurilor, a planificării strategice, a execuției și a fazelor ulterioare zborului din perspectiva tuturor utilizatorilor spațiului aerian, inclusiv a sistemelor de aeronave fără pilot la bord (UAS). Aceste activități sunt detaliate în cele ce urmează. Federal Aviation Administration (FAA) pune în aplicare prezenta anexă la apendice în numele Statelor Unite. Comisia Europeană pune în aplicare prezenta anexă la apendice în numele UE și poate, în acest scop, să desemneze întreprinderea comună SESAR pentru executarea activităților de cooperare în temeiul prezentei anexe la apendice.

B. Părțile cooperează în ceea ce privește elaborarea unei definiții comune a traiectoriei cvadridimensionale (4D) în diferite scenarii operaționale care descriu viitorul mediu de management al traficului aerian, precum și a formatului de schimb (care să accepte schimbul de date aer-sol, aer-aer și sol-sol, precum și tranziția către formatele aferente managementului informațiilor la nivel de sistem – SWIM), conturând astfel o soluție interoperabilă și orientată spre performanță, care să poată fi concretizată prin activități de standardizare corespunzătoare ale EUROCAE, ale RTCA și ale Organizației Aviației Civile Internaționale, astfel cum se are în vedere în anexa 1 la apendicele 1.

C. Părțile, în contextul operațiunilor cu traiectorie 4D, se coordonează în ceea ce privește formularea conceptelor pentru: planificarea zborurilor și planificarea strategică operațională, planificarea în timpul executării zborului, actualizarea dinamică a traiectoriei în timpul executării zborului și analiza și arhivarea ulterioare zborului. Această coordonare urmărește obținerea unor cerințe de performanță comune și interoperabile la nivel global.

D. Părțile se coordonează cu privire la conceptele care vizează echilibrarea cererii și a capacității, sincronizarea traficului și aplicațiile de gestionare a conflictelor. Această coordonare include schimbul de informații privind predicția traiectoriilor în timpul zborului și de la sol și integrarea acestora în sisteme și proceduri operaționale, conturându-se astfel soluții de performanță comune și interoperabile la nivel global.

E. Părțile se coordonează în ceea ce privește elaborarea de metode operaționale, proceduri și cerințe tehnologice pentru integrarea operațiunilor UAS în spațiul aerian în care se desfășoară operațiuni civile după regulile de zbor instrumental, conturându-se astfel soluții de performanță comune și interoperabile la nivel global. Obiectivul acestei coordonări este garantarea integrării sigure a operațiunilor UAS în spațiul aerian în care se desfășoară operațiuni de aviație civilă cu pilot la bord.

Articolul III**Gestionarea și punerea în aplicare**

A. Activitatea desfășurată în temeiul prezentei anexe la apendice se gestionează în conformitate cu termenii și condițiile prevăzute la articolul V din apendicele 1. Amănunțele gestionării activităților de management al traiectoriilor se stabilesc de către părți într-un document administrativ comun aprobat de comitetul de coordonare instituit în temeiul apendicelui 1. Acest document descrie, pentru fiecare acțiune întreprinsă, mijloacele, rolurile, responsabilitățile și participanții, precum și procesele de lucru pentru activitățile de management al traiectoriilor.

B. Activitățile care urmează să fie efectuate în temeiul prezentei anexe la apendice se defalchează în continuare pe activități individuale de management al traiectoriilor sau pe grupuri de activități înrudite de management al traiectoriilor. Un document de lucru aprobat de comitetul de coordonare instituit în temeiul apendicelui 1 detaliază sfera fiecărei activități individuale de management al traiectoriilor sau a fiecărui grup de activități de management al traiectoriilor, identifică persoanele de contact pentru programele tehnice ale ambelor părți și descrie relația fiecărei activități cu alte activități.

Articolul IV

Finanțare

Fiecare parte își asumă costul activității pe care o desfășoară în conformitate cu prezenta anexă la apendice.

Articolul V

Drepturile de proprietate intelectuală

Se aplică termenii și condițiile prevăzute la articolul VIII „Drepturile de proprietate intelectuală” din memorandum. Cu toate acestea, dacă o parte are nevoie de acces la drepturile de proprietate intelectuală deținute de cealaltă parte în scopul de a utiliza proprietatea intelectuală dezvoltată împreună de către părți în temeiul prezentei anexe la apendice, deținătorul acordă un astfel de acces în condițiile specificate la articolul VIII punctul B din memorandum, cu excepția cazului în care părțile stabilesc de comun acord condiții mai stricte pentru aceste drepturi de acces, în mod excepțional.

Articolul VI

Puncte de contact

Părțile se informează reciproc cu privire la punctele lor de contact pentru coordonarea tehnică și gestionarea activităților de management al traiectoriilor, care urmează să fie efectuate în temeiul prezentei anexe la apendice.

Anexa 4 la apendicele 1 la anexa 1**la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană****Cooperarea SESAR-NextGen privind CNS și interoperabilitatea echipamentelor de bord pentru interoperabilitate globală****Articolul I****Scop**

A. Prezenta anexă 4 la apendicele 1 la anexa 1 (denumit în continuare „apendicele 1”) la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A (denumit în continuare „memorandumul”) dintre Statele Unite ale Americii (denumite în continuare „Statele Unite”) și Uniunea Europeană (UE) stabilește termenii și condițiile cooperării în domeniul activităților de comunicații, navigație și supraveghere (CNS) și al activităților de interoperabilitate a echipamentelor de bord (denumite în continuare „activitățile CNS și interoperabilitate a echipamentelor de bord”) pentru interoperabilitatea globală a programelor SESAR și NextGen.

B. În prezenta anexă la apendice:

1. se descriu activitățile care urmează să fie efectuate; și
2. se specifică excepțiile de la dispozițiile privind drepturile de proprietate intelectuală prevăzute la articolul VIII din memorandum.

Articolul II**Sfera activităților**

Statele Unite și UE (denumite în continuare „părțile”) convin să se coordoneze, după caz, în ceea ce privește activitățile CNS și interoperabilitatea echipamentelor de bord, în special în ceea ce privește activitățile stabilite în punctele de mai jos. Federal Aviation Administration (FAA) pune în aplicare prezenta anexă la apendice în numele Statelor Unite. Comisia Europeană pune în aplicare prezenta anexă la apendice în numele UE și poate, în acest scop, să desemneze întreprinderea comună SESAR pentru executarea activităților de cooperare în temeiul prezentei anexe la apendice.

A. Comunicații

1. Părțile cooperează pentru a asigura interoperabilitatea viitoarelor tehnologii de comunicații, inclusiv:
 - (a) a serviciilor de legături de date (datalink) aer/sol și aer/aer;
 - (b) a subrețelelor, inclusiv a sistemelor terestre (de exemplu, sistemul de comunicații aeronautice digitale în banda L – *L-band Digital Aeronautical Communication System*), a sistemelor de comunicații pe aeroport cu rază scurtă și de bandă largă (de exemplu, sistemul de comunicații aeronautice mobile pe aeroport – *Aeronautical Mobile Airport Communication System*), a viitoarelor soluții de comunicații prin satelit și a funcțiilor de management al sistemelor de comunicații (de exemplu, managementul multilink, managementul calității serviciului, securitatea); și
 - (c) posibila interconectare a aeronavelor militare la sistemul de management al traficului aerian prin legăturile de date militare.
2. Părțile se coordonează pentru a asigura utilizarea eficientă a spectrului de frecvențe radio și lipsa interferențelor prejudiciabile în cazul tehnologiilor noi.
3. De asemenea, părțile își coordonează abordările cu privire la dezvoltarea avionicii, în special la crearea unei arhitecturi flexibile de comunicații, folosind de exemplu comunicații radio definite prin software, care ar urma să fie utilizate la bordul aeronavelor.

B. Navigație

Părțile cooperează pentru a asigura interoperabilitatea infrastructurilor de navigație care să sprijine procedurile de navigație bazate pe performanță în faza de zbor de rută și în regiunea de control terminal (*Performance Based Navigation Procedures in En-Route and the Terminal Maneuvering Area*), luând în considerare potențialul de raționalizare a infrastructurii de navigație de la sol (de exemplu, VOR). Coordonarea de către părți în ceea ce privește interoperabilitatea infrastructurilor de navigație urmărește:

1. soluții bazate pe constelația GNSS;

2. soluții comune pentru apropierea de precizie și apropierea de neprecizie care folosesc sisteme de augmentare cu ajutorul sateliților sau al echipamentelor de la sol și
3. includerea coordonării abordărilor pentru dezvoltarea de sisteme avionice cu receptori multimodali.

C. Supraveghere

1. Părțile se asigură că planurile lor de evoluție a emisiunilor de supraveghere automată dependentă (ADS-B) sunt consecvente, urmărind în același timp nevoile aplicațiilor de supraveghere de la sol și ale sistemelor de bord pentru asistența la separare (ASAS) prin dezvoltarea capacității „ADS-B Out/In”.
2. Părțile pot lua în considerare opțiuni pentru: (i) extinderea duratei de viață utilă a sistemului 1090 ADS-B; și (ii) realizarea unui nou sistem ADS-B.

D. Interoperabilitatea echipamentelor de bord

1. Părțile cooperează pentru a asigura armonizarea activităților din foaia de parcurs pentru avionică aferente SESAR și NextGen cu obiectivul de a institui standarde consecvente de avionică, care să răspundă deopotrivă necesităților SESAR și NextGen.
2. Părțile se coordonează în ceea ce privește stabilirea unei arhitecturi funcționale care să sprijine elementele conceptuale ale SESAR și NextGen [de exemplu, operațiuni cvadridimensionale, sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) și funcțiile ASAS], precum și vectorii lor (de exemplu, CNS) și care să poată fi aplicată mai multor platforme de aeronave fizice (de exemplu, aviația internațională, aviația regională, aviația militară) atunci când se are în vedere modernizarea sau instalarea.

E. Spectrul de frecvențe radio

Părțile:

1. se coordonează cu privire la dezvoltarea de sisteme CNS eficiente în materie de spectru; și
2. colaborează să mențină inexistența interferențelor prejudiciabile în spectrul de radiofrecvențe aeronautice și să asigure disponibilitatea spectrului de frecvențe necesar funcționării sistemelor CNS actuale și viitoare.

Articolul III

Gestionarea și punerea în aplicare

A. Activitatea desfășurată în temeiul prezentei anexe la apendice se gestionează în conformitate cu termenii și condițiile prevăzute la articolul V din apendicele 1. Amănunțele gestionării activităților CNS și de interoperabilitate a echipamentelor de bord se stabilesc de către părți într-un document administrativ comun aprobat de comitetul de coordonare instituit în temeiul apendicelui 1. Acest document descrie, pentru fiecare acțiune întreprinsă, mijloacele, rolurile, responsabilitățile și participanții, precum și procesele de lucru pentru activitățile CNS și de interoperabilitate a echipamentelor de bord.

B. Activitățile care urmează să fie efectuate în temeiul prezentei anexe la apendice se defalchează în continuare pe activități individuale sau pe grupuri de activități înrudite de CNS și de interoperabilitate a echipamentelor de bord. Un document de lucru aprobat de comitetul de coordonare instituit în temeiul apendicelui 1 detaliază sfera fiecărei activități individuale de CNS și de interoperabilitate a echipamentelor de bord sau a fiecărui grup de activități de CNS și de interoperabilitate a echipamentelor de bord, identifică persoanele de contact pentru programele tehnice ale ambelor părți și descrie relația fiecărei activități cu alte activități.

Articolul IV

Finanțare

Fiecare parte își asumă costul activității pe care o desfășoară în conformitate cu prezenta anexă la apendice.

*Articolul V***Drepturile de proprietate intelectuală**

Se aplică termenii și condițiile prevăzute la articolul VIII „Drepturile de proprietate intelectuală” din memorandum. Cu toate acestea, dacă o parte are nevoie de acces la drepturile de proprietate intelectuală deținute de cealaltă parte în scopul de a utiliza proprietatea intelectuală dezvoltată împreună de către părți în temeiul prezentei anexe la apendice, deținătorul acordă un astfel de acces în condițiile specificate la articolul VIII punctul B din memorandum, cu excepția cazului în care părțile stabilesc de comun acord condiții mai stricte pentru aceste drepturi de acces, în mod excepțional.

*Articolul VI***Puncte de contact**

Părțile se informează reciproc cu privire la punctele lor de contact pentru coordonarea tehnică și gestionarea activităților CNS și de interoperabilitate a echipamentelor de bord care urmează să fie efectuate în temeiul prezentei anexe la apendice.

Anexa 5 la apendicele 1 la anexa 1**la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană****Cooperarea SESAR-NextGen privind proiectele de colaborare pentru interoperabilitate globală***Articolul I***Scop**

A. Prezenta anexă 5 la apendicele 1 la anexa 1 (denumit în continuare „apendicele 1”) la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A (denumit în continuare „memorandumul”) dintre Statele Unite ale Americii (denumite în continuare „Statele Unite”) și Uniunea Europeană (UE) stabilește termenele și condițiile cooperării în domeniul proiectelor de colaborare pentru interoperabilitatea globală a programelor SESAR și NextGen.

B. În prezenta anexă la apendice:

1. se descriu activitățile care urmează să fie efectuate; și
2. se specifică excepțiile de la dispozițiile privind drepturile de proprietate intelectuală prevăzute la articolul VIII din memorandum.

*Articolul II***Sfera activităților**

Statele Unite și UE (denumite în continuare „părțile”) convin să își coordoneze, după caz, o serie de proiecte de colaborare referitoare în special la activitățile prevăzute mai jos, fără a se limita însă la acestea. Federal Aviation Administration (FAA) pune în aplicare prezenta anexă la apendice în numele Statelor Unite. Comisia Europeană pune în aplicare prezenta anexă la apendice în numele UE și poate, în acest scop, să desemneze întreprinderea comună SESAR pentru executarea activităților de cooperare în temeiul prezentei anexe la apendice.

A. Părțile convin că obiectivul proiectelor de colaborare în temeiul prezentei anexe la apendice este de a îmbunătăți performanța zborurilor transatlantice, cu accent pe implementarea de tehnologii și proceduri pentru utilizatorii din sectorul aviației. Această cooperare va permite, de asemenea, colectarea de date care să permită standardizarea analizei și a indicatorilor.

B. Părțile cooperează cu privire la Inițiativa transatlantică de interoperabilitate pentru reducerea emisiilor (AIRE – *Atlantic Interoperability Initiative to reduce emissions*) cu scopul de a accelera implementarea de soluții de management al traficului aerian care respectă mediul. Domeniul cooperării poate include, printre altele, schimburi de informații privind cele mai bune practici, planificarea programelor comune și, dacă este posibil, executarea proiectelor de validare preoperațională comune sau coordonate.

*Articolul III***Gestionarea și punerea în aplicare**

A. Activitatea desfășurată în temeiul prezentei anexe la apendice se gestionează în conformitate cu termenii și condițiile prevăzute la articolul V din apendicele 1. Amănunțele gestionării proiectelor de colaborare se stabilesc de către părți într-un document administrativ comun aprobat de comitetul de coordonare instituit în temeiul apendicelui 1. Acest document descrie, pentru fiecare acțiune întreprinsă, mijloacele, rolurile, responsabilitățile și participanții, precum și procesele de lucru pentru proiectele de colaborare.

B. Activitățile care urmează să fie efectuate în temeiul prezentei anexe la apendice se defalchează în continuare pe proiecte de colaborare individuale sau pe grupuri de proiecte de colaborare înrudite. Un document de lucru aprobat de comitetul de coordonare instituit în temeiul apendicelui 1 detaliază sfera fiecărui proiect individual de colaborare sau a fiecărui grup de proiecte de colaborare, identifică persoanele de contact pentru programele tehnice ale ambelor părți și descrie relația fiecărei activități cu alte activități.

*Articolul IV***Finanțare**

Fiecare parte își asumă costul activității pe care o desfășoară în conformitate cu prezenta anexă la apendice.

*Articolul V***Drepturile de proprietate intelectuală**

Se aplică termenii și condițiile prevăzute la articolul VIII „Drepturile de proprietate intelectuală” din memorandum. Cu toate acestea, dacă o parte are nevoie de acces la drepturile de proprietate intelectuală deținute de cealaltă parte în scopul de a utiliza proprietatea intelectuală dezvoltată împreună de către părți în temeiul prezentei anexe la apendice, deținătorul acordă un astfel de acces în condițiile specificate la articolul VIII punctul B din memorandum, cu excepția cazului în care părțile stabilesc de comun acord condiții mai stricte pentru aceste drepturi de acces, în mod excepțional.

*Articolul VI***Puncte de contact**

Părțile se informează reciproc cu privire la punctele lor de contact pentru coordonarea tehnică și gestionarea proiectelor de colaborare care urmează să fie efectuate în temeiul prezentei anexe la apendice.

Apendicele 2 la anexa 1**la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană****Colaborarea în materie de măsurare a performanței managementului traficului aerian***Articolul I***Scop**

Scopul prezentului apendice este punerea în aplicare a anexei 1 la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană (denumit în continuare „memorandumul”) prin stabilirea termenilor și condițiilor conform cărora părțile cooperează în vederea dezvoltării unor măsuri de performanță operațională comparabile, inclusiv a măsurilor care privesc performanța operațională „gate-to-gate” și eficiența din punctul de vedere al costurilor, precum și a stabilirii influenței sistemului de management al traficului aerian (ATM) asupra eficienței consumului de combustibil. Măsurile și metodologiile comparabile sunt indispensabile consensului și colaborării în rândul actorilor din industria de profil. Aceste activități reprezintă o continuare a rapoartelor privind performanța operațională comparativă a ATM din SUA/Europa, redactate de Federal Aviation Administration (FAA) și de Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (Eurocontrol), publicate pentru prima dată în 2009.

*Articolul II***Principii**

Activitățile de cooperare în temeiul prezentului apendice se derulează pe bază de reciprocitate, în conformitate cu principiile enunțate la articolul I punctul C din memorandum.

Comitetul de evaluare a analizei performanțelor (PARC), instituit în temeiul articolului IV din prezentul apendice, monitorizează punerea în aplicare a prezentului apendice. PARC poate propune, în conformitate cu articolul IV din prezentul apendice, anexe la apendice cu privire la domeniile identificate.

*Articolul III***Scopul activităților**

A. Scopul activităților este contribuția la crearea unui cadru comun de măsurare a performanței ATM. Printre activități se pot număra cele enumerate la punctele A.1 și A.2 din prezentul articol:

1. elaborarea de definiții și date comune pentru facilitarea unui schimb de informații util privind problemele întâlnite și succesele obținute la măsurarea performanței ATM realizată de fiecare parte;
2. stabilirea unei metodologii standard de evaluare a performanțelor operaționale, care să sprijine domeniile de interes comun. Cadrele actuale de performanță aplicate în Uniunea Europeană și în Statele Unite reprezintă un punct de pornire în acest proces de dezvoltare.

B. Dacă este cazul, părțile elaborează, pe bază de reciprocitate, fie individual, fie împreună pentru schimbul reciproc, analize și rapoarte axate pe elaborarea unor metodologii comune care să producă rezultate comparabile, pe baza următoarelor orientări:

1. rezultatele se bazează pe raportul comun comparativ din 2009 al Eurocontrol și FAA privind performanțele operaționale ale ATM;
2. analizele trebuie să includă defalcări detaliate ale întârzierilor și eficienței consumului de combustibil pe fază de zbor (la poarta de plecare, la rulare, la decolare, în croazieră și la coborâre);
3. în rezultate se include performanța la nivel de unitate, în măsura în care ambele părți consideră că este adecvat, în conformitate cu actualele rapoarte ale FAA și Eurocontrol;
4. în cursul procesului de finalizare a analizelor, părțile fac schimb de date și de metode detaliate pentru a asigura coerența metodelor; și
5. analizele identifică factorii cauzali care determină diferențele de performanță, după caz, inclusiv condițiile meteorologice, practicile de planificare și tehnologiile și procedurile ATM.

C. Părțile convin că printre viitoarele domenii de cooperare se pot include defalcări ale costurilor serviciilor de navigație aeriană și indicatorii aferenți ai eficienței din punctul de vedere al costurilor.

D. Părțile preconizează că realizarea de analize comune sau elaborarea de rapoarte periodice referitoare la performanțele obținute reprezintă un proces permanent. Părțile convin să pună la dispoziția publicului rezultatele acestei activități, cu excepția cazului în care părțile convin altfel, cu respectarea legislației aplicabile.

Articolul IV

Gestionare

Sub rezerva disponibilității fondurilor, părțile stabilesc și gestionează proiecte și activități și se asigură că lucrările în desfășurare rămân orientate spre rezultate, pragmatice și creează rapid sinergii, evitând totodată suprapunerile. În acest scop, se instituie un comitet de evaluare a analizei performanțelor (PARC), care:

A. este coprezidat de câte un reprezentant al FAA și al Comisiei Europene sau de persoane desemnate de aceștia;

B. este alcătuit dintr-un număr egal de participanți desemnați de FAA și de Comisia Europeană;

C. se reunește cel puțin o dată pe an cu scopul:

1. de a superviza activitățile prevăzute la articolul III din prezentul apendice;

2. de a evalua rezultatele obținute;

3. de a elabora propuneri de noi proiecte sau activități comune care să constituie anexe la prezentul apendice sau modificări ale anexelor la prezentul apendice, pe care PARC le înaintează spre adoptare comitetului executiv instituit în temeiul articolului IV din anexa 1 la memorandum;

4. după caz, de a organiza consultări pe tema mecanismelor de participare ale sectorului de profil sau de a transmite întrebări referitoare la activitățile în temeiul prezentului apendice comitetului executiv instituit în temeiul articolului IV din anexa 1 la memorandum; și

5. de a aproba analizele și rapoartele periodice descrise la articolul III din prezentul apendice înainte de publicare sau de distribuție;

D. își stabilește procedurile de lucru. Toate deciziile se iau prin consens de către copreședinți. Aceste decizii se formulează în scris și se semnează de către copreședinți sau de către persoanele desemnate de aceștia;

E. raportează comitetului executiv;

F. instituie grupuri de lucru dedicate anumitor proiecte sau activități în temeiul prezentului apendice, după caz. Fiecare grup de lucru este compus dintr-un număr corespunzător și limitat de participanți care reprezintă părțile. Grupurile de lucru se întrunesc în funcție de necesitate, respectă instrucțiunile PARC și raportează periodic acestui comitet.

Articolul V

Imunitate și răspundere

Părțile pot să abordeze, în anexa pertinentă la apendice, după caz, aspectele legate de imunitate și de răspundere asociate activităților desfășurate în temeiul prezentului apendice.

Articolul VI

Punerea în aplicare

A. Toate activitățile prevăzute în prezentul apendice sunt descrise în anexele la apendice, care, la intrarea lor în vigoare, devin parte din prezentul apendice.

B. Fiecare anexă la apendice conține o descriere a activităților ce trebuie efectuate, inclusiv locul și durata planificată a acestora, personalul și alte resurse necesare pentru efectuarea activităților, costurile estimate și orice alte informații pertinente referitoare la activități.

*Articolul VII***Dispoziții financiare**

Sub rezerva existenței unei dispoziții contrare într-o anexă la prezentul apendice, fiecare parte suportă costurile activităților pe care le desfășoară.

*Articolul VIII***Puncte de contact**

Birourile desemnate pentru coordonarea și gestionarea prezentului apendice sunt următoarele:

A. Pentru Statele Unite ale Americii:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – SUA
Telefon: + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

B. Pentru Uniunea Europeană:

Direcția Aviație și afaceri internaționale în domeniul transporturilor
Direcția Generală Mobilitate și Transporturi
European Commission
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles – Belgia
Telefon: + 32 2 296 84 30

*Articolul IX***Denunțare**

Denunțarea prezentului apendice are ca efect denunțarea tuturor anexelor la prezentul apendice, adoptate de părți în temeiul prezentului apendice.

Apendicele 3 la anexa 1**la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană****Cooperarea SESAR-NextGen pentru activități de implementare și interoperabilitate globală***Articolul I***Scop**

Scopul prezentului apendice este punerea în aplicare a anexei 1 la Memorandumul de cooperare NAT-I-9406A între Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană (denumit în continuare „memorandumul”) prin stabilirea termenilor și condițiilor conform cărora părțile inițiază cooperarea în vederea asigurării interoperabilității globale la nivelul programelor și proiectelor de implementare între proiectele lor de modernizare a managementului traficului aerian (ATM), NextGen și SESAR, ținând cont de interesele utilizatorilor civili și militari ai spațiului aerian.

*Articolul II***Principii**

Activitățile de cooperare în temeiul prezentului apendice se derulează pe bază de reciprocitate în conformitate cu principiile prevăzute la articolul I punctul C din memorandum. Un comitet de coordonare a implementării (DCOM), instituit în temeiul articolului IV din prezentul apendice, monitorizează punerea în aplicare a prezentului apendice și identifică domeniile care permit oportunități specifice de participare la organismele consultative, la inițiativele și la programele și proiectele de implementare ale fiecărei părți. DCOM poate propune, în temeiul articolului IV din prezentul apendice, anexe la apendice cu privire la domeniile identificate.

*Articolul III***Scopul activităților**

A. Scopul activităților este contribuția la promovarea interoperabilității globale în privința activităților de implementare din domeniul ATM derulate de părți. Activitățile pot include, printre altele, activitățile enumerate la punctele A.1-A.3 din prezentul articol.

1. Domenii generale de colaborare:

- (a) schimbul de informații și opinii în domeniul armonizării globale a standardelor și procedurilor necesare pentru implementarea ATM;
- (b) schimbul de informații cu privire la planurile de implementare ale SESAR și NextGen, cu scopul de a identifica prioritățile și sinergiile pentru implementare;
- (c) armonizarea procedurilor operaționale, a pregătirii operaționale și a cerințelor tehnice;
- (d) armonizarea standardelor de implementare;
- (e) sincronizarea activităților de implementare relevante pentru interoperabilitate, dacă acest lucru este fezabil;
- (f) identificarea eventualelor lacune și necesități în ceea ce privește standardele din sector;
- (g) identificarea eventualelor lacune, riscuri, probleme și oportunități în materie de interoperabilitate globală și armonizare, precum și schimbul de informații cu privire la posibilele acțiuni recomandate pentru îmbunătățire;
- (h) identificarea riscurilor, problemelor, priorităților și oportunităților referitoare la implementarea la termen a programelor și partajarea strategiilor de îmbunătățire potențiale;
- (i) monitorizarea riscurilor, problemelor și oportunităților și partajarea de către părți a constatărilor referitoare la respectivele acțiuni;
- (j) definirea a ceea ce constituie o reușită a armonizării și modernizării ATM și, ulterior, monitorizarea situației activităților pentru a asigura reușita lor;

- (k) schimbul de bune practici și de lecții învățate, atât vizavi de operațiuni, cât și vizavi de managementul proiectelor, pe durata activităților de implementare;
- (l) argumentele economice și deciziile investiționale;
- (m) schimbul de informații cu privire la aspectele transversale ale problemelor de implementare relevante, printre altele și în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI). Coordonarea eforturilor tehnice în sprijinul activităților de standardizare la nivel global și la nivelul OACI în domeniul ATM; și
- (n) evaluarea modelului de ciclu de viață complet și formularea de strategii pentru ciclul de viață complet din perspectiva implementării.

2. Domenii programatice de colaborare:

- (a) comunicații, navigație și supraveghere (CNS), inclusiv comunicații de date (SUA)/servicii de legături de date (UE);
- (b) managementul informațiilor, incluzând interoperabilitatea managementului informațiilor la nivel de sistem (*System Wide Information Management – SWIM*) (SUA)/(UE), care include:
 - guvernanta SWIM
 - utilizarea de standarde SWIM
 - utilizarea de servicii SWIM
- (c) managementul sosirilor, inclusiv managementul fluxului de trafic aerian în funcție de timp (TBFM – SUA)/managementul sosirilor (AMAN – UE);
- (d) evaluarea performanței programelor; și mecanisme de stimulare în sprijinul implementării.

Pentru fiecare domeniu programatic, se identifică și se raportează riscurile, problemele și oportunitățile în materie de armonizare și, dacă este fezabil, se fac propuneri pentru abordarea acestor domenii. DCOM poate identifica noi domenii de colaborare în viitor, în temeiul articolului IV din prezentul apendice.

3. Proiecte de colaborare

Proiectele de colaborare cuprind domenii considerate necesare pentru atenuarea riscurilor de interoperabilitate și de armonizare din perspectiva implementării. Proiectele de colaborare pot cuprinde proiectele ad hoc în cazul cărora părțile convin că este nevoie de coordonare și sincronizare direcționate.

B. Dacă este cazul, părțile fac schimb și elaborează, pe bază de reciprocitate, fie individual, fie împreună pentru schimbul reciproc, analize și rapoarte care să descrie programele, proiectele și activitățile lor de implementare legate de aspectele tehnice și operaționale ale ATM.

Articolul IV

Gestionare

Sub rezerva disponibilității fondurilor, părțile stabilesc și gestionează proiecte și activități și se asigură că lucrările în desfășurare rămân orientate spre rezultate, pragmatice și creează rapid sinergii utile, evitând totodată suprapunerile. În acest scop, se instituie un comitet de coordonare a implementării (DCOM), care:

- A. este coprezidat de câte un reprezentant al Federal Aviation Administration (FAA) și al Comisiei Europene sau de persoane desemnate de aceștia;
- B. este alcătuit dintr-un număr corespunzător de participanți desemnați de FAA și de Comisia Europeană;
- C. se reunește cel puțin de două ori pe an pentru:
 - 1. supravegherea activităților prevăzute la articolul III din prezentul apendice;;
 - 2. evaluarea rezultatelor obținute;
 - 3. propunerea lansării de noi proiecte și activități, după caz;
 - 4. elaborarea propunerilor de anexe la prezentul apendice sau de modificări ale anexelor la prezentul apendice, pe care DCOM le prezintă spre adoptare comitetului executiv instituit în temeiul articolului IV din anexa 1 la memorandum; și
 - 5. monitorizarea și asigurarea punerii efective în aplicare a prezentului apendice și, dacă este necesar, desfășurarea de consultări având ca temă mecanismele de participare ale industriei sau transmiterea întrebărilor către comitetul executiv;

- D. își stabilește procedurile de lucru. Toate deciziile se iau prin consens de către copreședinți. Aceste decizii se formulează în scris și se semnează de către copreședinți sau de către persoanele desemnate de aceștia;
- E. raportează comitetului executiv;
- F. instituie grupuri de lucru dedicate anumitor proiecte sau activități în temeiul prezentului apendice, după caz. Fiecare grup de lucru este compus dintr-un număr corespunzător și limitat de participanți care reprezintă părțile. Grupurile de lucru se întrunesc în funcție de necesitate, respectă instrucțiunile DCOM și raportează periodic acestui comitet.

Articolul V

Imunitate și răspundere

Părțile pot să abordeze în anexa pertinentă la apendice, dacă este cazul, aspectele legate de imunitate și de răspundere asociate activităților desfășurate în temeiul prezentului apendice.

Articolul VI

Punerea în aplicare

- A. Toate activitățile prevăzute în prezentul apendice sunt descrise în anexele la apendice, care, la intrarea lor în vigoare, devin parte din prezentul apendice.
- B. Fiecare anexă la apendice conține o descriere a activităților ce trebuie efectuate de părți sau de grupurile de lucru pe care le desemnează în acest sens, inclusiv locul și durata planificată a acestora, personalul și alte resurse necesare pentru efectuarea activităților, costurile estimate și orice alte informații pertinente referitoare la activități.

Articolul VII

Dispoziții financiare

Sub rezerva existenței unei dispoziții contrare într-o anexă la prezentul apendice, fiecare parte suportă costurile activităților pe care le desfășoară.

Articolul VIII

Puncte de contact

- A. Birourile desemnate pentru coordonarea și gestionarea prezentului apendice sunt următoarele:

- 1. Pentru Statele Unite ale Americii:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – SUA
Telefon: + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

- 2. Pentru Uniunea Europeană:

European Commission
Direcția Generală Mobilitate și Transporturi
Direcția Aviație
Unitatea Cerul unic european (Single European Sky Unit)
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles – Belgia
Telefon: + 32 2 296 84 30

- B. Persoanele de contact pentru programele tehnice pentru activități specifice se stabilesc după cum se indică în anexele la prezentul apendice.

*Articolul IX***Denunțare**

Denunțarea prezentului apendice are ca efect denunțarea tuturor anexelor la prezentul apendice, adoptate de părți în temeiul prezentului apendice.

DECIZIA (UE) 2018/539 A CONSILIULUI**din 20 martie 2018****privind încheierea Acordului bilateral dintre Uniunea Europeană și Statele Unite ale Americii
privind măsuri prudențiale referitoare la asigurare și reasigurare**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114 coroborat cu articolul 218 alineatul (6),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere aprobarea Parlamentului European ⁽¹⁾,

întrucât:

- (1) În conformitate cu Decizia (UE) 2017/1792 a Consiliului ⁽²⁾, Acordul bilateral dintre Uniunea Europeană și Statele Unite ale Americii privind măsuri prudențiale referitoare la asigurare și reasigurare (denumit în continuare „acordul”) a fost semnat la 22 septembrie 2017, sub rezerva încheierii sale la o dată ulterioară.
- (2) Încheierea acordului va spori securitatea juridică în aplicarea cadrelor de reglementare a activităților de asigurare și de reasigurare pentru asigurătorii și reasigurătorii care își desfășoară activitatea în Uniune și în Statele Unite ale Americii și va îmbunătăți protecția deținătorilor de polițe și a altor consumatori prin cooperarea dintre autoritățile de supraveghere cu privire la schimbul de informații.
- (3) Acordul ar trebui aprobat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Se aprobă, în numele Uniunii, Acordul bilateral dintre Uniunea Europeană și Statele Unite ale Americii privind măsuri prudențiale referitoare la asigurare și reasigurare ⁽³⁾.

Articolul 2

Președintele Consiliului efectuează, în numele Uniunii, notificarea prevăzută la articolul 8 din acord ⁽⁴⁾.

Articolul 3

Comisia reprezintă Uniunea în cadrul comitetului mixt prevăzut la articolul 7 din acord, după consultarea grupului de lucru al Consiliului pentru sericii financiare, și informează grupul de lucru menționat, când este necesar și cel puțin anual, cu privire la progresul înregistrat în punerea în aplicare a acordului.

⁽¹⁾ Aprobarea din 1 martie 2018 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽²⁾ Decizia (UE) 2017/1792 a Consiliului din 29 mai 2017 privind semnarea, în numele Uniunii, și aplicarea provizorie a Acordului bilateral dintre Uniunea Europeană și Statele Unite ale Americii privind măsuri prudențiale referitoare la asigurare și reasigurare (JO L 258, 6.10.2017, p. 1).

⁽³⁾ Acordul a fost publicat în JO L 258, 6.10.2017, p. 4 împreună cu decizia privind semnarea și aplicarea provizorie.

⁽⁴⁾ Data intrării în vigoare a acordului va fi publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* de către Secretariatul General al Consiliului.

Articolul 4

Pozițiile care urmează să fie exprimate în numele Uniunii se adoptă în conformitate cu tratatele și, în consecință, de către Consiliu, astfel cum se prevede în articolul 16 alineatul (1) din Tratatul privind Uniunea Europeană sau în articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 5

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 20 martie 2018.

Pentru Consiliu

Președintele

E. ZAHARIEVA

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2018/540 AL COMISIEI

din 23 noiembrie 2017

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește lista proiectelor de interes comun a Uniunii

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2013 privind liniile directe pentru infrastructurile energetice transeuropene, de abrogare a Deciziei nr. 1364/2006/CE și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 713/2009, (CE) nr. 714/2009 și (CE) nr. 715/2009 ⁽¹⁾, în special articolul 3 alineatul (4),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 347/2013 stabilește un cadru pentru identificarea, planificarea și implementarea proiectelor de interes comun (denumite în continuare „PIC”) care sunt necesare pentru implementarea celor două coridoare geografice prioritare strategice privind infrastructura energetică identificate în sectoarele energiei electrice, gazelor și petrolului, precum și a celor trei domenii prioritare la nivelul Uniunii privind infrastructura energetică pentru rețelele inteligente, autostrăzile de energie electrică și rețelele de transport al dioxidului de carbon.
- (2) În temeiul Regulamentului (UE) nr. 347/2013, Comisia este împuternicită să stabilească lista de PIC a Uniunii (denumită în continuare „lista Uniunii”).
- (3) Proiectele propuse pentru a fi incluse pe lista Uniunii au fost evaluate de grupurile regionale și îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 347/2013.
- (4) Proiectele de liste regionale de PIC au fost stabilite de comun acord de către grupurile regionale în cadrul reuniunilor la nivel tehnic. În urma unor avize pozitive emise de Agenția pentru Cooperarea Autorităților de Reglementare din Domeniul Energiei (denumită în continuare „ACER”), la 10 octombrie 2017, cu privire la aplicarea consecventă a criteriilor de evaluare și a analizei cost-beneficiu de la o regiune la alta, organismele decizionale ale grupurilor regionale au adoptat listele regionale la 17 octombrie 2017. În conformitate cu articolul 3 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 347/2013, înainte de adoptarea listelor regionale, toate proiectele propuse au fost aprobate de statele membre al căror teritoriu este vizat de proiecte.
- (5) Organizațiile care reprezintă părțile interesate relevante, inclusiv producătorii, operatorii de sisteme de distribuție, furnizorii și organizațiile de protecție a consumatorilor și cele de protecție a mediului, au fost consultate cu privire la proiectele propuse pentru a fi incluse în lista Uniunii.
- (6) PIC ar trebui enumerate în funcție de prioritățile strategice privind infrastructura energetică transeuropeană, în ordinea prevăzută în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 347/2013. Lista Uniunii nu ar trebui să conțină niciun fel de ierarhizare a proiectelor.
- (7) PIC ar trebui enumerate ca PIC de sine stătătoare sau ca parte a unui grup de mai multe PIC deoarece sunt interdependente sau (posibil) concurente.
- (8) Lista Uniunii se stabilește din doi în doi ani și, prin urmare, lista Uniunii instituită prin Regulamentul delegat (UE) 2016/89 al Comisiei ⁽²⁾ nu mai este valabilă și ar trebui înlocuită.
- (9) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 347/2013 ar trebui modificat în consecință,

⁽¹⁾ JO L 115, 25.4.2013, p. 39.

⁽²⁾ Regulamentul delegat (UE) 2016/89 al Comisiei din 18 noiembrie 2015 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește lista proiectelor de interes comun a Uniunii (JO L 19, 27.1.2016, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 347/2013 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

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

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 23 noiembrie 2017.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

Anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 347/2013 se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA VII

**LISTA PROIECTELOR DE INTERES COMUN A UNIUNII («LISTA UNIUNII»), MENȚIONATĂ LA ARTICOLUL 3
ALINEATUL (4)**

A. PRINCIPIILE APLICATE LA STABILIREA LISTEI UNIUNII

1. Grupuri de proiecte de interes comun

Unele proiecte de interes comun fac parte dintr-un grup din cauza naturii lor interdependente, potențial concurente sau concurente. Se stabilesc următoarele tipuri de grupuri de proiecte de interes comun (PIC):

- (a) un **grup de PIC interdependente** este definit ca fiind un «grup X care include următoarele proiecte de interes comun:». Aceste grupuri au fost înființate pentru a identifica PIC care sunt necesare pentru a aborda același blocaj transfrontalier și care generează sinergii dacă sunt implementate împreună. În acest caz, toate PIC trebuie implementate pentru a realiza beneficii la nivelul întregii UE;
- (b) un **grup de PIC potențial concurente** este definit ca fiind un «grup X care include unul sau mai multe dintre următoarele proiecte de interes comun:». Acest grup reflectă o incertitudine cu privire la amploarea blocajelor transfrontaliere. În acest caz, nu toate PIC conținute în grup trebuie să fie implementate. Rămâne la latitudinea pieței dacă unul, mai multe sau toate PIC urmează să fie implementate, sub rezerva planificării necesare, a eliberării permiselor și aprobărilor reglementare. Necesitatea PIC va fi reevaluată în procesele ulterioare de identificare a PIC, inclusiv în ceea ce privește necesarul de capacitate, și
- (c) un **grup de PIC concurente** este definit ca fiind un «grup X care include unul dintre următoarele PIC:». Acest grup abordează același blocaj. Cu toate acestea, amploarea blocajului este mai bine cunoscută decât în cazul unui grup de PIC potențial concurente și, prin urmare, numai unul dintre PIC trebuie implementat. Rămâne la latitudinea pieței să determine PIC care urmează a fi implementat, sub rezerva planificării, a eliberării permiselor și aprobărilor reglementare necesare. Dacă este cazul, necesitatea PIC va fi reevaluată într-un proces ulterior de identificare a PIC.

Toate PIC au aceleași drepturi și obligații în temeiul Regulamentului (UE) nr. 347/2013.

2. Încadrarea stațiilor electrice și a stațiilor compresoare

Stațiile electrice, stațiile back-to-back și stațiile compresoare de gaz sunt considerate ca părți ale PIC dacă sunt situate din punct de vedere geografic la nivelul liniilor de transport. Stațiile electrice, stațiile back-to-back și stațiile compresoare sunt considerate ca PIC de sine stătătoare și sunt enumerate în mod explicit în lista Uniunii dacă localizarea lor geografică este diferită față de liniile de transport. Acestea au drepturile și obligațiile stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 347/2013.

3. Proiecte care nu mai sunt considerate PIC și proiecte care au devenit parte a altor PIC

- (a) Mai multe proiecte incluse în listele Uniunii stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 1391/2013 și prin Regulamentul (UE) 2016/89 nu mai sunt considerate PIC dintr-unul sau mai multe dintre motivele de mai jos:
 - proiectul a fost deja sau urmează să fie pus în serviciu în viitorul apropiat și, prin urmare, nu ar putea să beneficieze de dispozițiile din Regulamentul (UE) nr. 347/2013;
 - în conformitate cu noile date, proiectul nu îndeplinește criteriile generale;
 - un inițiator nu a reintrodus proiectul în procesul de selecție pentru această listă a Uniunii sau
 - proiectul a fost clasat sub alte candidaturi pentru proiectele de interes comun în procesul de selecție.

Aceste proiecte (cu excepția celor puse în serviciu) pot fi avute în vedere pentru a fi incluse în următoarea listă a Uniunii dacă motivele neincluzerii în actuala listă a Uniunii nu mai sunt valabile.

Deși aceste proiecte nu sunt PIC, ele sunt enumerate, din motive de transparență și claritate, cu numerele lor inițiale de PIC în partea (C) din prezenta anexă ca «**Proiecte care nu mai sunt considerate PIC**».

- (b) Mai mult decât atât, unele proiecte incluse în listele Uniunii stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 1391/2013 și prin Regulamentul (UE) 2016/89 au devenit pe parcursul procesului de implementare parte integrantă din alte (grupuri de) PIC.

Deși aceste proiecte nu mai sunt considerate PIC independente, ele sunt enumerate, din motive de transparență și claritate, cu numerele lor inițiale de PIC în partea (C) din prezenta anexă ca «**Proiecte care sunt, în prezent, parte integrantă din alte PIC**».

4. Definiția expresiei «PIC cu dublă încadrare – autostrăzi de energie electrică»

«PIC cu dublă încadrare – autostrăzi de energie electrică» înseamnă PIC care aparțin unuia dintre coridoarele prioritare de energie electrică și domeniului tematic prioritar Autostrăzi de energie electrică.

B. LISTA PROIECTELOR DE INTERES COMUN A UNIUNII

1. Coridorul prioritar al rețelei offshore din mările septentrionale («NSOG»)

Nr.	Definiție
1.1.	Grupul de proiecte Belgia-Regatul Unit (în prezent cunoscut drept NEMO), care include următoarele proiecte de interes comun: 1.1.1. Interconexiunea dintre Gezelle (BE) și vecinătatea Richborough (UK) 1.1.2. Linia internă dintre vecinătatea Richborough și Canterbury (UK)
1.3.	Grupul Danemarca-Germania, care include următoarele PIC: 1.3.1. Interconexiunea dintre Endrup (DK) și Niebüll (DE) 1.3.2. Linia internă dintre Niebüll și Brunsbüttel (DE)
1.4.	Grupul Danemarca-Germania, care include următoarele PIC: 1.4.1. Interconexiunea dintre Kassø (DK) și Audorf (DE) 1.4.2. Linia internă dintre Audorf și Hamburg/Nord (DE) 1.4.3. Linia internă dintre Hamburg/Nord și Dollern (DE)
1.6.	Interconexiunea Franța-Irlanda, între La Martyre (FR) și Great Island sau Knockraha (IE) (cunoscută în prezent drept interconexiunea celtică)
1.7.	Grupul de interconexiuni Franța-Regatul Unit, care include unul sau mai multe dintre următoarele proiecte de interes comun: 1.7.1. Interconexiunea dintre Cotentin (FR) și vecinătatea Exeter (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul FAB) 1.7.2. Interconexiunea dintre Tourbe (FR) și Chilling (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul IFA2) 1.7.3. Interconexiunea dintre Coquelles (FR) și Folkestone (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul ElecLink) 1.7.4. Interconexiunea dintre Le Havre (FR) și Lovedean (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul AQUIND) 1.7.5. Interconexiunea dintre vecinătatea Dunquerque (FR) și vecinătatea Kingsnorth (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul Gridlink)
1.8.	Grupul Germania-Norvegia (cunoscut în prezent drept proiectul NordLink) 1.8.1. Interconexiunea dintre Wilster (DE) și Tonstad (NO) 1.8.2. Consolidarea liniilor interne din sudul Norvegiei

Nr.	Definiție
1.9.	1.9.1. Interconexiunea Irlanda-Regatul Unit dintre Wexford (IE) și Pembroke, Wales (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul Greenlink)
1.10.	Grupul de interconexiuni Regatul Unit-Norvegia, care include unul sau mai multe dintre următoarele PIC: 1.10.1. Interconexiunea dintre Blythe (UK) și Kvittdal (NO) (cunoscută în prezent drept proiectul North Sea Link) 1.10.2. Interconexiunea dintre Peterhead (UK) și Simadalen (NO) (cunoscută în prezent drept proiectul NorthConnect)
1.12.	Grupul de instalații de stocare a energiei electrice din Regatul Unit, care include unul sau mai multe dintre următoarele PIC: 1.12.1. Stocarea energiei prin aer comprimat în Larne 1.12.2. Stocarea energiei prin aer comprimat în Cheshire 1.12.3. Stocarea energiei prin aer comprimat în Middlewich (cunoscută în prezent drept proiectul CARES) 1.12.4. Stocarea energiei prin hidropompare la Cruachan II 1.12.5. Stocarea energiei prin hidropompare la Coire Glas
1.13.	Interconexiunea dintre Islanda și Regatul Unit (cunoscută în prezent drept proiectul Ice Link)
1.14.	Interconexiunea dintre Revsing (DK) și Bicker Fen (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul Viking Link)
1.15.	Interconexiunea dintre zona Anvers (BE) și vecinătatea Kemsley (UK)
1.16.	Interconexiunea dintre Țările de Jos și Regatul Unit
1.17.	Stocarea energiei prin aer comprimat în Zuidwending (NL)
1.18.	Instalația offshore de depozitare a energiei electrice acumulate prin hidropompare în Belgia (în prezent cunoscută drept proiectul iLand)

2. Coridorul prioritar nord-sud de interconexiuni electrice în Europa de Vest (NSI West Electricity)

Nr.	Definiție
2.2.	2.2.1. Prima interconexiune dintre Lixhe (BE) și Oberzier (DE) (cunoscută în prezent drept proiectul ALEGrO) 2.2.4. A doua interconexiune dintre Belgia și Germania
2.4.	Interconexiunea dintre Codrongianos (IT), Lucciana (Corsica, FR) și Suvereto (IT) (cunoscută în prezent drept proiectul SACOI 3)
2.5.	2.5.1. Interconexiunea dintre Grande Ile (FR) și Piosasco (IT) (în prezent cunoscută drept proiectul Savoie-Piemont)
2.7.	Interconexiunea dintre Aquitania (FR) și Țara Bascilor (ES) (cunoscută în prezent drept proiectul Golful Biscaya)
2.9.	Linia internă dintre Osterath și Philippsburg (DE) în vederea creșterii capacității la frontierele de vest (cunoscută în prezent drept proiectul Ultranet)
2.10.	Linia internă germană dintre Brunsbüttel-Großgartach și Wilster-Grafenrheinfeld (DE) în vederea creșterii capacității la frontierele de nord și sud (cunoscută în prezent drept proiectul Suedlink)
2.13.	Grupul de interconexiuni Irlanda-Regatul Unit, care include următoarele PIC: 2.13.1. Interconexiunea dintre Woodland (IE) și Turleenan (UK) 2.13.2. Interconexiunea dintre Srananagh (IE) și Turleenan (UK)

Nr.	Definiție
2.14.	Interconexiunea dintre Thuis/Sils (CH) și Verderio Inferiore (IT) (cunoscută în prezent drept proiectul Greenconnector)
2.15.	2.15.1. Interconexiunea dintre Airolo (CH) și Baggio (IT)
2.16.	Grupul de linii interne, care include următoarele PIC: 2.16.1. Linia internă dintre Pedralva și Sobrado (PT), cu fosta denumire Pedralva și Alfena (PT) 2.16.3. Linia internă dintre Vieira do Minho, Ribeira de Pena și Feira (PT), cu fosta denumire Frades B, Ribeira de Pena și Feira (PT)
2.17.	Interconexiunea Portugalia-Spania dintre Beariz-Fontefría (ES), Fontefría (ES)-Ponte de Lima (PT) (cu fosta denumire Vila Fria/Viana do Castelo) și Ponte de Lima-Vila Nova de Famalicão (PT) (cu fosta denumire Vila do Conde) (PT), inclusiv stațiile electrice din Beariz (ES), Fontefría (ES) și Ponte de Lima (PT)
2.18.	Creșterea capacității de stocare a energiei electrice prin hidropompăre în Kaunertal, Tirol (AT)
2.23.	Liniile interne la frontiera de nord a Belgiei, între Zandvliet și Lillo-Liefkenshoek (BE) și între Liefkenshoek și Mercator, inclusiv o stație electrică la Lillo (BE) (cu denumirea actuală BRABO II + III)
2.24.	Magistrala internă belgiană din partea de vest, dintre Horta-Mercator (BE)
2.27.	2.27.1. Interconexiunea dintre Aragón (ES) și Pirineii Atlantici (FR) 2.27.2. Interconexiunea dintre Navarra (ES) și Landes (FR)
2.28.	2.28.1. Stocarea energiei electrice prin hidropompăre la Mont-Negre (ES) 2.28.2. Stocarea energiei electrice prin hidropompăre la Navaleo (ES) 2.28.3. Stocarea energiei electrice prin hidropompăre la Girones & Raïmats (ES)

3. Coridorul prioritar nord-sud de interconexiuni electrice din Europa Centrală, de Est și de Sud (NSI East Electricity)

Nr.	Definiție
3.1.	Grupul Austria-Germania, care include următoarele PIC: 3.1.1. Interconexiunea dintre St. Peter (AT) și Isar (DE) 3.1.2. Linia internă dintre St. Peter și Tauern (AT) 3.1.4. Linia internă dintre Tirolul de vest și Zell-Ziller (AT)
3.2.	3.2.2. Linia internă dintre Lienz și Obersielach (AT)
3.4.	Interconexiunea dintre Wurmlach (AT) și Somplago (IT)
3.7.	Grupul Bulgaria-Grecia, între Marița Est 1 și N. Santa, plus consolidările interne necesare în Bulgaria, care include următoarele proiecte de interes comun: 3.7.1. Interconexiunea dintre Marița Est 1 (BG) și N. Santa (EL) 3.7.2. Linia internă dintre Marița Est 1 și Plovdiv (BG) 3.7.3. Linia internă dintre Marița Est 1 și Marița Est 3 (BG) 3.7.4. Linia internă dintre Marița Est 1 și Burgas (BG)

Nr.	Definiție
3.8.	<p>Grupul Creșterea capacității Bulgaria-România, (în prezent cunoscut drept Coridorul Marea Neagră), care include următoarele PIC:</p> <p>3.8.1. Linia internă dintre Dobrogea și Burgas (BG)</p> <p>3.8.4. Linia internă dintre Cernavodă și Stâlpu (RO)</p> <p>3.8.5. Linia internă dintre Gutinaș și Smârdan (RO)</p>
3.9.	3.9.1. Interconexiunea dintre Žerjavenec (HR)/Hévíz (HU) și Cirkovce (SI)
3.10.	<p>Grupul Israel-Cipru-Grecia (în prezent cunoscut drept interconexiunea EUROASIA), care include următoarele PIC:</p> <p>3.10.1. Interconexiunea dintre Hadera (IL) și Kofinou (CY)</p> <p>3.10.2. Interconexiunea dintre Kofinou (CY) și Korakia, Creta (EL)</p> <p>3.10.3. Linia internă dintre Korakia, Creta și regiunea Attica (EL)</p>
3.11.	<p>Grupul de linii interne din Republica Cehă, care include următoarele PIC:</p> <p>3.11.1. Linia internă dintre Vernerov și Vitkov (CZ)</p> <p>3.11.2. Linia internă dintre Vitkov și Prestice (CZ)</p> <p>3.11.3. Linia internă dintre Prestice și Kocin (CZ)</p> <p>3.11.4. Linia internă dintre Kocin și Mirovka (CZ)</p> <p>3.11.5. Linia internă dintre Mirovka și linia V413 (CZ)</p>
3.12.	Linia internă din Germania dintre Wolmirstedt și Bavaria pentru a crește capacitatea de transport intern nord-sud
3.14.	<p>Consolidări interne în Polonia (parte din grupul cunoscut în prezent drept proiectul GerPol Power Bridge), care include următoarele PIC:</p> <p>3.14.2. Linia internă dintre Krajnik și Baczyna (PL)</p> <p>3.14.3. Linia internă dintre Mikułowa și Świebodzice (PL)</p> <p>3.14.4. Linia internă dintre Baczyna și Plewiska (PL)</p>
3.16.	3.16.1 Interconexiunea Ungaria-Slovacia dintre Gabčíkovo (SK), Gönyű (HU) și Veľký Ďur (SK)
3.17.	Interconexiunea Ungaria-Slovacia dintre Sajóvánka (HU) și Rimavská Sobota (SK)
3.21.	Interconexiunea Italia-Slovenia dintre Salgareda (IT) și regiunea Divača-Bericevo (SI)
3.22.	<p>Grupul România-Serbia (cunoscut în prezent drept Mid Continental East Corridor) și Italia-Muntele Negru, care include următoarele PIC:</p> <p>3.22.1. Interconexiunea dintre Reșița (RO) și Pancevo (RS)</p> <p>3.22.2. Linia internă dintre Porțile de Fier și Reșița (RO)</p> <p>3.22.3. Linia internă dintre Reșița și Timișoara/Săcălaz (RO)</p> <p>3.22.4. Linia internă dintre Arad și Timișoara/Săcălaz (RO)</p> <p>3.22.5. Interconexiunea dintre Villanova (IT) și Lastva (ME)</p>
3.23.	Stocarea energiei electrice prin hidropompare la Iadenița (BG)
3.24.	Stocarea energiei electrice prin hidropompare la Amfilohia (EL)
3.27.	Interconexiunea dintre Sicilia (IT) și nodul Tunisia (TU) (cunoscută în prezent drept ELMED)

4. Planul de interconectare a pieței energiei din coridorul prioritar baltic (BEMIP Electricity)

Nr.	Definiție
4.1.	Interconexiunea Danemarca-Germania, dintre Ishøj/Bjæverskov (DK) și Bentwisch (DE) prin intermediul parcurilor eoliene offshore Kriegers Flak (DK) și Baltic 1 și 2 (DE) (cunoscută în prezent drept Kriegers Flak Combined Grid Solution)
4.2.	Grupul Estonia-Letonia, între Kilingi-Nõmme și Riga (cunoscut în prezent drept Third interconnection – interconexiunea a treia), care include următoarele PIC: 4.2.1. Interconexiunea dintre Kilingi-Nõmme (EE) și stația electrică Riga CHP2 (LV) 4.2.2. Linia internă dintre Harku și Sindi (EE) 4.2.3. Linia internă dintre Riga CHP2 și Riga HPP (LV)
4.4.	4.4.1. Linia internă dintre Ventspils, Tume și Imanta (LV) 4.4.2. Linia internă dintre Ekhyddan și Nybro/Hemsjö (SE)
4.5.	4.5.2. Linia internă dintre Stanisławów și Ostrołęka (PL)
4.6.	Stocarea energiei electrice prin hidropompare în Estonia
4.7.	Creșterea capacității de stocare a energiei electrice prin hidropompare la Kruonis (LT)
4.8.	Integrarea și sincronizarea rețelelor de energie electrică ale statelor baltice cu rețelele europene, care includ următoarele PIC: 4.8.1. Interconexiunea dintre Tartu (EE) și Valmiera (LV) 4.8.2. Linia internă dintre Balti și Tartu (EE) 4.8.3. Interconexiunea dintre Tsirguliina (EE) și Valmiera (LV) 4.8.4. Linia internă dintre Eesti și Tsirguliina (EE) 4.8.5. Linia internă dintre stația electrică din Lituania și granița de stat (LT) 4.8.7. Linia internă dintre Paide și Sindi (EE) 4.8.8. Linia internă dintre Vilnius și Neris (LT) 4.8.9. Aspecte suplimentare legate de infrastructură ale sincronizării rețelelor de energie electrică ale statelor baltice cu rețelele europene de sistem
4.10.	Grupul Finlanda-Suedia [cunoscut în prezent drept Third interconnection Finland-Sweden (a treia interconexiune Finlanda-Suedia)], care include următoarele PIC: 4.10.1. Interconexiunea dintre nordul Finlandei și nordul Suediei 4.10.2. Linia internă dintre Keminmaa și Pyhänselkä (FI)

5. Interconexiunile de gaz pe coridorul prioritar nord-sud din Europa de Vest (NSI West Gas)

Nr.	Definiție
5.1.	5.1.1. Inversarea fizică a fluxului la punctul de interconexiune de la Moffat (IE/UK) 5.1.2. Modernizarea SNIP (conducta Scoția-Irlanda de Nord) pentru a permite inversarea fizică a fluxului între Ballylumford și Twynholm 5.1.3. Dezvoltarea instalației de stocare subterană a gazului (UGS) Islandmagee din Larne (Irlanda de Nord)
5.3.	Terminalul de GNL din Shannon și conducta de racordare (IE)

Nr.	Definiție
5.4.	5.4.1. Interconexiunea ES-PT (interconexiunea nr. 3), etapa 1 5.4.2. Interconexiunea ES-PT (interconexiunea nr. 3), etapa 2
5.5.	5.5.1. South Transit East Pyrenees (cunoscut în prezent drept STEP) 5.5.2. Axa de Gaze de Est Spania-Franța, punctul de interconexiune între Peninsula Iberică și Franța, inclusiv stațiile compresoare de la St-Avit, Palleau și Saint Martin de Crau (cunoscută în prezent drept Midcat)
5.10.	Interconectarea fluxului invers la conducta TENP din Germania
5.11.	Interconectarea fluxului invers între Italia și Elveția la punctul de interconectare Passo Gries
5.19.	Racordarea Maltei la rețeaua europeană de gaz – interconexiunea cu Italia prin gazoduct, la Gela
5.21.	Trecerea de la gazele cu putere calorică mică la cele cu putere calorică mare în Franța și Belgia

6. **Interconexiunile de gaz pe coridorul prioritar nord-sud din Europa Centrală și din Europa de Sud-Est («NSI East Gas»)**

Nr.	Definiție
6.2.	Interconexiunea dintre Polonia, Slovacia, Republica Cehă și Ungaria cu consolidările interne aferente, care include unul sau mai multe dintre următoarele PIC: 6.2.1. Interconexiunea Polonia-Slovacia 6.2.2. Coridorul gazelor naturale nord-sud din estul Poloniei și 6.2.10. Interconexiunea Polonia-Republica Cehă (cunoscută în prezent drept Stork II) 6.2.11. Coridorul gazelor naturale nord-sud din vestul Poloniei 6.2.12. Conducta Tvrdonice-Libhošť, cu modernizarea CS Břeclav (CZ) și următoarele PIC: 6.2.13. Creșterea capacității de transport la interconexiunea Slovacia-Ungaria 6.2.14. Consolidarea sistemului de transport maghiar între Vecsés și Városföld, necesară pentru creșterea capacității la interconexiunea Slovacia-Ungaria
6.4.	PIC Interconexiunea bidirecțională Austria-Republica Cehă (BACI) între Baumgarten (AT)-Reinthal (CZ/AT)-Břeclav (CZ), cu o capacitate de până la 6,57 bcm/a ⁽¹⁾
6.5.	Grupul terminalul GNL de la Krk, cu conducte de racordare și evacuare către Ungaria și dincolo de Ungaria, care include următoarele PIC: 6.5.1. Dezvoltarea unui terminal GNL la Krk (HR) de până la 2,6 bcm/a – faza I și conducta de racordare Omišalj-Zlobin (HR) 6.5.5. Stația compresoare 1 la sistemul de transport al gazelor din Croația 6.5.6. Extinderea terminalului GNL de la Krk (HR) peste 2.6 bcm/a – faza II și a conductelor de evacuare Zlobin Bosiljevo-Sisak-Kozarac-Slobodnica (HR)
6.8.	Grupul Interconexiune între Grecia și Bulgaria și consolidările necesare în Bulgaria, care include următoarele PIC: 6.8.1. Interconexiunea Grecia-Bulgaria (cunoscută în prezent drept IGB), între Komotini (EL), Stara Zagora (BG) și stația compresoare de la Kipi (EL) 6.8.2. Reabilitarea, modernizarea și extinderea sistemului de transport din Bulgaria

Nr.	Definiție
6.9.	6.9.1. Terminal GNL în nordul Greciei.
6.10.	PIC Interconexiunea de gaz Bulgaria-Serbia (cunoscută în prezent drept IBS)
6.20.	<p>Grupul Creșterea capacității de stocare în Europa de sud-est, care include unul sau mai multe dintre următoarele PIC:</p> <p>6.20.2. Extinderea DSG de la Chiren (BG)</p> <p>6.20.3. Instalația DSG de la Kavala sud și stația de contorizare și ajustare (EL) și unul dintre următoarele PIC:</p> <p>6.20.4. Unitatea de stocare Depomureș, România</p> <p>6.20.6. Unitatea de stocare subterană de gaze de la Sărmășel, România</p>
6.23.	Interconexiunea Ungaria-Slovenia [Nagykanizsa-Tornyiszentmiklós (HU)-Lendava (SI)-Kidričevo]
6.24.	<p>Grupul Creșterea etapizată a capacității pe coridorul de transport bidirecțional Bulgaria-România-Ungaria-Austria (cunoscut în prezent drept ROHUAT/BRUA) pentru a permite 1,75 bcm/a în prima etapă și 4,4 bcm/a în a doua etapă, inclusiv resurse noi din Marea Neagră în a doua și a treia etapă:</p> <p>6.24.1. ROHUAT/BRUA – prima etapă, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Fluxul invers România-Ungaria: secțiunea maghiară etapa 1, stația de compresare Csanádpalota — Dezvoltarea capacității de transport din România, de la Podișor la Recaș, incluzând o nouă conductă, o nouă stație de contorizare și trei noi stații compresoare în Podișor, Bibești și Jupa — stația compresoare GCA Mosonmagyaróvár (dezvoltare pe partea austriacă) <p>6.24.4. ROHUAT/BRUA – a doua etapă, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> — conducta Városföld-Ercsi-Győr (HU) — conducta Ercsi-Százhalombatta (HU) — stația compresoare de la Városföld (HU) — extinderea capacității de transport din România de la Recaș la Horia către Ungaria până la 4,4 bcm/a și extinderea stațiilor compresoare de la Podișor, Bibești și Jupa — conducta malul Mării Negre-Podișor (RO) pentru preluarea gazului din Marea Neagră — Fluxul invers România-Ungaria: secțiunea maghiară etapa 2, stația de compresare Csanádpalota sau Algyő (HU) <p>6.24.10. ROHUAT/BRUA – a treia etapă, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Consolidarea sistemului de transport din România, între Onești-Isaccea și inversarea fluxului la Isaccea — Consolidarea sistemului de transport din România, între Onești-Nădlac — Extinderea sistemului de transport din România pentru preluarea gazului de la țărmul Mării Negre
6.25.	<p>Grupul infrastructura necesară pentru a aduce gaz nou în regiunea Europa Centrală și de Sud-Est în scopul diversificării, care include următoarele PIC, dezvoltate în mod coordonat și eficient:</p> <p>6.25.1. Sistem de conducte din Bulgaria, via România și Ungaria, în Slovacia (cunoscut în prezent drept Eastring)</p> <p>6.25.4. Infrastructură care să permită dezvoltarea platformei bulgare de gaz</p>
6.26.	<p>6.26.1. Grupul Croația-Slovenia-Austria la Rogatec, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Interconexiunea Croația-Slovenia (Lučko-Zabok-Rogatec) — Stația compresoare Kidričevo, etapa 2 de modernizare (SI)

Nr.	Definiție
	<ul style="list-style-type: none"> — Stațiile compresoare 2 și 3 din sistemul de transport al gazelor din Croația — GCA 2015/08: Intrare/ieșire Murfeld (AT) — Modernizarea interconexiunii Murfeld/Ceršak (AT-SI) — Modernizarea interconexiunii de la Rogatec

(¹) Implementarea BACI ca PIC va depinde de rezultatul proiectului pilot «Trading Regional Upgrade».

7. Coridor prioritar denumit Coridorul sudic al gazelor (CSG)

Nr.	Definiție
7.1.	<p>Grup PIC pentru infrastructură de transport integrată, dedicată și scalabilă și echipament asociat pentru transportul a minimum 10 bcm/a de noi surse de gaz din regiunea Mării Caspice, cu traversarea Azerbaidjanului, Georgiei și Turciei către piețele UE din Grecia și Italia, care include următoarele PIC:</p> <p>7.1.1. Gazoductul către UE din Turkmenistan și Azerbaidjan, via Turcia și Georgia [cunoscut în prezent drept combinația dintre Gazoductul transcaspic (TCP), Viitoarea extindere a gazoductului din sudul Caucazului (SCP-FX) și Gazoductul Trans Anatolia (TANAP)].</p> <p>7.1.3. Conducta de gaz Grecia-Italia via Albania și Marea Adriatică [cunoscută în prezent drept conducta transadriatică (TAP)], inclusiv stația de contorizare și ajustare și stația compresoare de la Nea Mesimvria</p>
7.3.	<p>Grup PIC infrastructură pentru aducerea de gaz nou din rezervele din estul Mediteranei, inclusiv:</p> <p>7.3.1. Conductă de la rezervele de gaz din estul Mediteranei până în partea continentală a Greciei, via Creta (cunoscută în prezent drept EastMed Pipeline), cu stația de contorizare și ajustare de la Megalopoli</p> <p>și, în funcție de acesta, unul dintre următoarele PIC:</p> <p>7.3.3. Gazoduct offshore între Grecia și Italia (cunoscut în prezent drept Poseidon)</p> <p>7.3.4. Consolidarea capacităților interne de transport nord-sud din Italia (cu denumirea actuală Adriatica Line)</p>
7.5.	Dezvoltarea infrastructurii de gaze naturale din Cipru (cu denumirea actuală Cyprus Gas2EU)

8. Coridorul prioritar Planul de interconectare a pieței energetice din zona baltică în sectorul gazului (BEMIP Gas)

Nr.	Definiție
8.1.	8.1.1. Interconexiunea dintre Estonia și Finlanda (cunoscută în prezent drept Balticconnector)
8.2.	<p>Grupul Modernizarea infrastructurii în zona de est a Mării Baltice, care include următoarele PIC:</p> <p>8.2.1. Consolidarea interconexiunii Letonia-Lituania</p> <p>8.2.2. Consolidarea interconexiunii Estonia-Letonia</p> <p>8.2.4. Consolidarea depozitului subteran de gaze de la Inčukalns (LV)</p>
8.3.	<p>Grupul infrastructură, care include următoarele PIC:</p> <p>8.3.1. Consolidarea interconexiunii Nybro-Polonia/Danemarca</p> <p>8.3.2. Interconexiunea Polonia-Danemarca (cunoscută în prezent drept Gazoductul baltic)</p>
8.5.	Interconexiunea Polonia-Lituania (cunoscută în prezent drept GIPL)
8.6.	Terminalul GNL de la Göteborg, Suedia
8.7.	Extinderea capacității terminalului GNL de la Swinoujscie, Polonia

9. Coridorul prioritar Conexiuni în vederea aprovizionării cu petrol în Europa Centrală și de Est (OSC)

Nr.	Definiție
9.1.	Conducta Adamowo-Brody: conductă care conectează stația JSC Uktransnafta de la Brody (Ucraina) și exploatarea de la Adamowo (Polonia)
9.2.	Conducta Bratislava-Schwechat: conductă care leagă Schwechat (Austria) și Bratislava (Republica Slovacă)
9.4.	Conducta Litvinov (Republica Cehă)-Spergau (Germania): proiectul de extindere a conductei de țitei «Drujba» către rafinăria TRM Spergau
9.5.	Grupul Conducta pomerană (Polonia), care include următoarele PIC: 9.5.1. Construcția unui terminal petrolier la Gdańsk (etapa a doua) 9.5.2. Extinderea conductei pomerane: al doilea segment al conductei
9.6.	TAL Plus: extinderea capacității conductei TAL dintre Trieste (Italia) și Ingolstadt (Germania)

10. Domeniul tematic prioritar Implementarea rețelelor inteligente

Nr.	Definiție
10.3.	SINCRO.GRID (Slovenia, Croația) – Integrarea inovatoare a soluțiilor sinergetice, bazate pe tehnologie matură, cu scopul de a spori simultan siguranța funcționării sistemelor de energie electrică sloven și croat
10.4.	ACON (Republica Cehă, Slovacia) – Principalul obiectiv al ACON (Again COnnected Networks) este de a încuraja integrarea piețelor energiei electrice din Republica Cehă și Slovacia
10.5.	ALPGRID (Austria, Italia) – Integrarea inovatoare a soluțiilor sinergetice, bazate pe tehnologie matură, cu scopul de a spori simultan eficiența funcționării sistemelor regionale de energie electrică din Italia și din Austria
10.6.	Inițiativa Frontiere inteligente (Franța, Germania) – inițiativa Frontiere inteligente va conecta politicile concepute de Franța și Germania în vederea sprijinirii orașelor și teritoriilor lor în procesul de tranziție energetică și de integrare a pieței europene

11. Domeniul tematic prioritar Autostrăzi de energie electrică

Lista PIC cu dublă încădrare – autostrăzi de energie electrică

Nr.	Definiție
Coridorul prioritar al rețelei offshore din mările septentrionale («NSOG»)	
1.1.	1.1.1. Interconexiunea dintre Gezelle (BE) și vecinătatea Richborough (UK)
1.3.	Grupul Danemarca-Germania, care include următoarele PIC: 1.3.1. Interconexiunea dintre Endrup (DK) și Niebüll (DE) 1.3.2. Linia internă dintre Niebüll și Brunsbüttel (DE)

Nr.	Definiție
1.4.	<p>Grupul Danemarca-Germania, care include următoarele PIC:</p> <p>1.4.1. Interconexiunea dintre Kassø (DK) și Audorf (DE)</p> <p>1.4.2. Linia internă dintre Audorf și Hamburg/Nord (DE)</p> <p>1.4.3. Linia internă dintre Hamburg/Nord și Dollern (DE)</p>
1.6.	Interconexiunea Franța-Irlanda, între La Martyre (FR) și Great Island sau Knockraha (IE) (cunoscută în prezent drept interconexiunea celtică)
1.7.	<p>Grupul de interconexiuni Franța-Regatul Unit, care include unul sau mai multe dintre următoarele proiecte de interes comun:</p> <p>1.7.1. Interconexiunea dintre Cotentin (FR) și vecinătatea Exeter (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul FAB)</p> <p>1.7.2. Interconexiunea dintre Tourbe (FR) și Chilling (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul IFA2)</p> <p>1.7.3. Interconexiunea dintre Coquelles (FR) și Folkestone (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul ElecLink)</p> <p>1.7.4. Interconexiunea dintre Le Havre (FR) și Lovedean (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul AQUIND)</p> <p>1.7.5. Interconexiunea dintre vecinătatea Dunquerque (FR) și vecinătatea Kingsnorth (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul Gridlink)</p>
1.8.	<p>Grupul Germania-Norvegia (cunoscut în prezent drept proiectul NordLink)</p> <p>1.8.1. Interconexiunea dintre Wilster (DE) și Tonstad (NO)</p> <p>1.8.2. Consolidarea liniilor interne din sudul Norvegiei</p>
1.10.	<p>Grupul de interconexiuni Regatul Unit-Norvegia, care include unul sau mai multe dintre următoarele PIC:</p> <p>1.10.1. Interconexiunea dintre Blythe (UK) și Kvittdal (NO) (cunoscută în prezent drept proiectul North Sea Link)</p> <p>1.10.2. Interconexiunea dintre Peterhead (UK) și Simadalen (NO) (cunoscută în prezent drept proiectul NorthConnect)</p>
1.13.	Interconexiunea dintre Islanda și Regatul Unit (cunoscută în prezent drept proiectul Ice Link)
1.14.	Interconexiunea dintre Revsing (DK) și Bicker Fen (UK) (cunoscută în prezent drept proiectul Viking Link)
1.15.	Interconexiunea dintre zona Anvers (BE) și vecinătatea Kemsley (UK)
1.16.	Interconexiunea dintre Țările de Jos și Regatul Unit
Coridorul prioritar nord-sud de interconexiuni electrice în Europa de Vest (NSI West Electricity)	
2.2.	<p>2.2.1. Prima interconexiune dintre Lixhe (BE) și Oberzier (DE) (cunoscută în prezent drept proiectul ALEGrO)</p> <p>2.2.4. A doua interconexiune dintre Belgia și Germania</p>
2.4.	Interconexiunea dintre Codrongianos (IT), Lucciana (Corsica, FR) și Suvereto (IT) (cunoscută în prezent drept proiectul SACOI 3)
2.5.	2.5.1. Interconexiunea dintre Grande Ile (FR) și Piosasco (IT) (cunoscută în prezent drept proiectul Savoie-Piemont)
2.7.	Interconexiunea dintre Aquitania (FR) și Țara Bascilor (ES) (cunoscută în prezent drept proiectul Golful Biscaya)
2.9.	Linia internă dintre Osterath și Philippsburg (DE) în vederea creșterii capacității la frontierele de vest (cunoscută în prezent drept proiectul Ultranet)

Nr.	Definiție
2.10.	Linia internă germană dintre Brunsbüttel-Großgartach și Wilster-Grafenrheinfeld (DE) în vederea creșterii capacității la frontierele de nord și sud (cunoscută în prezent drept proiectul Suedlink)
2.13.	Grupul de interconexiuni Irlanda-Regatul Unit, care include următoarele PIC: 2.13.1. Interconexiunea dintre Woodland (IE) și Turleenan (UK) 2.13.2. Interconexiunea dintre Srananagh (IE) și Turleenan (UK)

Coridorul prioritar nord-sud de interconexiuni electrice din Europa Centrală, de Est și de Sud (NSI East Electricity)

3.10.	Grupul Israel-Cipru-Grecia (în prezent cunoscut drept interconexiunea EUROASIA), care include următoarele PIC: 3.10.1. Interconexiunea dintre Hadera (IL) și Kofinou (CY) 3.10.2. Interconexiunea dintre Kofinou (CY) și Korakia, Creta (EL) 3.10.3. Linia internă dintre Korakia, Creta și regiunea Attica (EL)
3.12.	Linia internă din Germania dintre Wolmirstedt și Bavaria pentru a crește capacitatea de transport intern nord-sud
3.27.	Interconexiunea dintre Sicilia (IT) și nodul Tunisia (TU) (cunoscută în prezent drept ELMED)

Planul de interconectare a pieței energiei din coridorul prioritar baltic (BEMIP Electricity)

4.1.	Danemarca-Germania, interconexiunea dintre Tolstrup Gaarde (DK) și Bentwisch (DE) prin intermediul parcurilor eoliene offshore Kriegers Flak (DK) și Baltic 1 și 2 (DE) (cunoscută drept soluția comună de acces la rețea Kriegers Flak)
------	--

12. Rețea transfrontalieră a dioxidului de carbon

Nr.	Definiție
12.1.	Platforma CO ₂ din zona Teesside (Regatul Unit, iar în etapele ulterioare, Țările de Jos, Belgia, Germania)
12.2.	Proiectul de infrastructură și transport CO ₂ -Sapling Transport and Infrastructure Project (Regatul Unit, iar în următoarele etape, Țările de Jos, Norvegia)
12.3.	Nucleul de la Rotterdam (Țările de Jos și Regatul Unit)
12.4.	Conexiunile de transport transfrontaliere pentru CO ₂ între sursele de emisii din Regatul Unit și Țările de Jos și un sit de stocare în Norvegia

C. LISTELE «PROIECTE CARE NU MAI SUNT CONSIDERATE PIC» ȘI «PROIECTE CARE SUNT, ÎN PREZENT, PARTE INTEGRANTĂ DIN ALTE PIC»

1. Coridorul prioritar al rețelei offshore din mările septentrionale («NSOG»)

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC

1.1.3

1.2

1.5

1.9.2

1.9.3

1.9.4

1.9.5

1.9.6

1.11.1

1.11.2

1.11.3

1.11.4

2. **Coridorul prioritar nord-sud de interconexiuni electrice în Europa de Vest (NSI West Electricity)**

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC

2.2.2

2.2.3

2.3.1

2.3.2

2.5.2

2.6

2.8

2.11.1

2.11.2

2.11.3

2.12

2.15.2

2.15.3

2.15.4

2.16.2

2.19

2.20

2.21

2.22

2.25.1

2.25.2

2.26

Proiecte care sunt în prezent parte integrantă din alte PIC	
Numărul inițial de PIC al proiectului	Numărul PIC în care proiectul este acum integrat
2.1	3.1.4

3. **Coridorul prioritar nord-sud de interconexiuni electrice din Europa Centrală, de Est și de Sud (NSI East Electricity)**

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC
3.1.3
3.2.1
3.2.3
3.3
3.5.1
3.5.2
3.6.1
3.6.2
3.8.2
3.8.3
3.8.6
3.9.2
3.9.3
3.9.4
3.13
3.14.1
3.15.1
3.15.2
3.16.2
3.16.3
3.18.1
3.18.2
3.19.2
3.19.3
3.20.1
3.20.2
3.25
3.26

Proiecte care sunt în prezent parte integrantă din alte PIC	
Numărul inițial de PIC al proiectului	Numărul PIC în care proiectul este acum integrat
3.19.1	3.22.5

4. Planul de interconectare a pieței energiei din coridorul prioritar baltic (BEMIP Electricity)

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC
4.5.1
4.5.3
4.5.4
4.5.5
4.8.6

Proiecte care sunt în prezent parte integrantă din alte PIC	
Numărul inițial de PIC al proiectului	Numărul PIC în care proiectul este acum integrat
4.3	4.8.9
4.9	4.8.9

5. Interconexiunile de gaz pe coridorul prioritar nord-sud din Europa de Vest (NSI West Gas)

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC
5.2
5.6
5.7.1
5.7.2
5.9
5.12
5.13
5.14
5.15.1
5.15.2
5.15.3
5.15.4
5.15.5
5.16
5.17.1
5.17.2
5.18
5.20

Proiecte care sunt în prezent parte integrantă din alte PIC	
Numărul inițial de PIC al proiectului	Numărul PIC în care proiectul este acum integrat
5.8.1	5.5.2
5.8.2	5.5.2

6. **Interconexiunile de gaz pe coridorul prioritar nord-sud din Europa Centrală și din Europa de Sud-Est («NSI East Gas»)**

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC
6.3
6.5.3
6.5.4
6.7
6.8.3
6.9.2
6.9.3
6.11
6.12
6.16
6.17
6.19
6.20.1
6.20.5
6.21
6.22.1
6.22.2
6.25.2

Proiecte care sunt în prezent parte integrantă din alte PIC	
Numărul inițial de PIC al proiectului	Numărul PIC în care proiectul este acum integrat
6.1.1	6.2.10
6.1.2	6.2.11
6.1.3	6.2.11
6.1.4	6.2.11
6.1.5	6.2.11
6.1.6	6.2.11

Proiecte care sunt în prezent parte integrantă din alte PIC	
Numărul inițial de PIC al proiectului	Numărul PIC în care proiectul este acum integrat
6.1.7	6.2.11
6.1.8	6.2.2
6.1.9	6.2.11
6.1.10	6.2.2
6.1.11	6.2.2
6.1.12	6.2.12
6.2.3	6.2.2
6.2.4	6.2.2
6.2.5	6.2.2
6.2.6	6.2.2
6.2.7	6.2.2
6.2.8	6.2.2
6.2.9	6.2.2
6.5.2	6.5.6
6.6	6.26.1
6.8.4	6.25.4
6.13.1	6.24.4
6.13.2	6.24.4
6.13.3	6.24.4
6.14	6.24.1
6.15.1	6.24.10
6.15.2	6.24.10
6.18	7.3.4
6.24.2	6.24.1
6.24.3	6.24.1
6.24.5	6.24.4
6.24.6	6.24.4
6.24.7	6.24.4
6.24.8	6.24.4
6.24.9	6.24.4
6.25.3	6.24.10
6.26.2	6.26.1

Proiecte care sunt în prezent parte integrantă din alte PIC	
Numărul inițial de PIC al proiectului	Numărul PIC în care proiectul este acum integrat
6.26.3	6.26.1
6.26.4	6.26.1
6.26.5	6.26.1
6.26.6	6.26.1

7. Coridorul prioritar denumit Coridorul sudic al gazelor (CSG)

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC
7.1.2
7.1.5
7.1.7
7.2.1
7.2.2
7.2.3
7.4.1
7.4.2

Proiecte care sunt în prezent parte integrantă din alte PIC	
Numărul inițial de PIC al proiectului	Numărul PIC în care proiectul este acum integrat
7.1.6	7.1.3
7.1.4	7.3.3
7.3.2	7.5

8. Coridorul prioritar Planul de interconectare a pieței energetice din zona baltică în sectorul gazului (BEMIP Gas)

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC
8.1.2.1
8.1.2.2
8.1.2.3
8.1.2.4
8.2.3
8.4
8.8

9. Coridorul prioritar Conexiuni în vederea aprovizionării cu petrol în Europa Centrală și de Est (OSC)

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC

9.3

10. Domeniul tematic prioritar Implementarea rețelelor inteligente

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC

10.1

10.2

11. Domeniul tematic prioritar Autostrăzi de energie electrică

Numerele PIC ale proiectelor care nu mai sunt considerate PIC

1.5”

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2018/541 AL COMISIEI**din 20 decembrie 2017****de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2017/2358 și a Regulamentului delegat (UE) 2017/2359 în ceea ce privește datele de aplicare ale acestora****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva (UE) 2016/97 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 ianuarie 2016 privind distribuția de asigurări ⁽¹⁾, în special articolul 25 alineatul (2), articolul 28 alineatul (4), articolul 29 alineatele (4) și (5) și articolul 30 alineatul (6),

întrucât:

- (1) Directiva (UE) 2016/97 armonizează dispozițiile naționale din sectorul distribuției de asigurări și reasigurări și împuternicește Comisia să adopte acte delegate pentru a preciza mai în detaliu criteriile și aspectele practice în ceea ce privește normele de conduită profesională aplicabile distribuției de produse de investiții bazate pe asigurări și în ceea ce privește cerințele de supraveghere a produselor și de guvernanță pentru întreprinderile de asigurare și distribuitorii de asigurări. La 21 septembrie 2017, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2017/2358 ⁽²⁾ și Regulamentul delegat (UE) 2017/2359 ⁽³⁾ pe baza acestor împuterniciri.
- (2) Pentru a permite autorităților competente și profesioniștilor din domeniul asigurărilor să se adapteze mai bine la cerințele prevăzute în cele două regulamente delegate menționate la primul considerent, data de aplicare a acestor regulamente delegate ar trebui aliniată la data de la care statele membre trebuie să aplice măsurile necesare pentru a se conforma Directivei (UE) 2016/97, astfel cum se prevede la articolul 42 alineatul (1) din directiva menționată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Modificare adusă Regulamentului delegat (UE) 2017/2358 al Comisiei**

La articolul 13 din Regulamentul delegat (UE) 2017/2358 al Comisiei, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Se aplică de la data de la care statele membre trebuie să aplice măsurile menționate la articolul 42 alineatul (1) primul paragraf din Directiva (UE) 2016/97.”

*Articolul 2***Modificare adusă Regulamentului delegat (UE) 2017/2359**

La articolul 20 din Regulamentul delegat (UE) 2017/2359, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Se aplică de la data de la care statele membre trebuie să aplice măsurile menționate la articolul 42 alineatul (1) primul paragraf din Directiva (UE) 2016/97.”

⁽¹⁾ JO L 26, 2.2.2016, p. 19.⁽²⁾ Regulamentul delegat (UE) 2017/2358 al Comisiei din 21 septembrie 2017 de completare a Directivei (UE) 2016/97 a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește cerințele de supraveghere și de guvernanță a produselor, aplicabile societăților de asigurare și distribuitorilor de asigurări (JO L 341, 20.12.2017, p. 1).⁽³⁾ Regulamentul delegat (UE) 2017/2359 al Comisiei din 21 septembrie 2017 de completare a Directivei (UE) 2016/97 a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește cerințele de informare și normele de conduită profesională aplicabile distribuției de produse de investiții bazate pe asigurări (JO L 341, 20.12.2017, p. 8).

*Articolul 3***Intrarea în vigoare**

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

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 20 decembrie 2017.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2018/542 AL COMISIEI**din 22 ianuarie 2018****de rectificare a versiunii în limba greacă a Regulamentului delegat (UE) 2017/86 de stabilire a unui plan privind aruncarea capturilor înapoi în mare pentru anumite activități de pescuit de specii demersale în Marea Mediterană**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1380/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind politica comună în domeniul pescuitului, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1954/2003 și (CE) nr. 1224/2009 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 2371/2002 și (CE) nr. 639/2004 ale Consiliului și a Deciziei 2004/585/CE a Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 15 alineatul (6),

întrucât:

- (1) Versiunea în limba greacă a Regulamentului delegat (UE) 2017/86 al Comisiei ⁽²⁾ conține, la articolul 4 litera (b) punctele (i), (ii) și (iii), la articolul 4 litera (c) punctele (i) și (ii), la articolul 5 alineatul (2) și în tabelele de la punctele 2 și 3 din anexă, o eroare legată de traducerea unei specii de pește, fapt care afectează domeniul de aplicare a mai multor dispoziții din regulamentul respectiv.
- (2) Prin urmare, versiunea în limba greacă a Regulamentului delegat (UE) 2017/86 ar trebui rectificată în consecință. Celelalte versiuni lingvistice nu sunt afectate,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1**(nu privește versiunea în limba română)**Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 22 ianuarie 2018.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ JO L 354, 28.12.2013, p. 22.

⁽²⁾ Regulamentul delegat (UE) 2017/86 al Comisiei din 20 octombrie 2016 de stabilire a unui plan privind aruncarea capturilor înapoi în mare pentru anumite activități de pescuit de specii demersale în Marea Mediterană (JO L 14, 18.1.2017, p. 4).

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2018/543 AL COMISIEI**din 23 ianuarie 2018****de rectificare a versiunii în limba spaniolă a Regulamentului delegat (UE) nr. 812/2013 al Comisiei de completare a Directivei 2010/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește etichetarea energetică a instalațiilor pentru încălzirea apei, a rezervoarelor pentru apă caldă și a pachetelor de instalație pentru încălzirea apei și dispozitiv solar****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2017/1369 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2017 de stabilire a unui cadru pentru etichetarea energetică și de abrogare a Directivei 2010/30/UE ⁽¹⁾, în special articolul 16,

întrucât:

- (1) Versiunea în limba spaniolă a Regulamentului delegat (UE) nr. 812/2013 al Comisiei ⁽²⁾ conține două erori în tabelul 1 din anexa II, în celulele de la liniile B și C din coloana M; aceste erori constau într-o diferență în ceea ce privește formula pragurilor aplicabilă instalațiilor pentru încălzirea apei de talie M.
- (2) Prin urmare, versiunea în limba spaniolă a Regulamentului delegat (UE) nr. 812/2013 ar trebui rectificată în consecință. Celelalte versiuni lingvistice nu sunt afectate,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1**(nu privește versiunea în limba română)**Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 23 ianuarie 2018.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ JO L 198, 28.7.2017, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul delegat (UE) nr. 812/2013 al Comisiei din 18 februarie 2013 de completare a Directivei 2010/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește etichetarea energetică a instalațiilor pentru încălzirea apei, a rezervoarelor pentru apă caldă și a pachetelor de instalație pentru încălzirea apei și dispozitiv solar (JO L 239, 6.9.2013, p. 83).

REGULAMENTUL (UE) 2018/544 AL COMISIEI**din 27 martie 2018****de interzicere a pescuitului de marlin albastru în Oceanul Atlantic de către navele care arborează pavilionul Spaniei**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem de control al Uniunii pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului ⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) 2018/120 al Consiliului ⁽²⁾ stabilește cotele pentru 2018.
- (2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru au epuizat cota alocată pentru 2018.
- (3) Prin urmare, este necesară interzicerea pescuitului din acest stoc,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Epuizarea cotei**

Cota de pescuit alocată pentru 2018 statului membru menționat în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

*Articolul 2***Interdicții**

Pescuitul din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuat de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru se interzice începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzice păstrarea la bord, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

*Articolul 3***Intrare în vigoare**Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2018/120 al Consiliului din 23 ianuarie 2018 de stabilire, pentru anul 2018, a posibilităților de pescuit pentru anumite stocuri de pește și grupuri de stocuri de pește, aplicabile în apele Uniunii și, pentru navele de pescuit ale Uniunii, în anumite ape din afara acestora, și de modificare a Regulamentului (UE) 2017/127 (JO L 27, 31.1.2018, p. 1).

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 27 martie 2018.

Pentru Comisie,
Pentru Președinte,
João AGUIAR MACHADO
Director general
Direcția Generală Afaceri Maritime și Pescuit

ANEXĂ

Nr.	01/TQ120
Stat membru	Spania
Stoc	BUM/ATLANT
Specie	Marlin albastru (<i>Makaira nigricans</i>)
Zonă	Oceanul Atlantic
Data încetării activităților	1.1.2018

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/545 AL COMISIEI**din 4 aprilie 2018****de instituire a modalităților practice pentru procesul de autorizare a vehiculelor feroviare și de autorizare de tip a vehiculelor feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană ⁽¹⁾, în special articolul 21 alineatul (9),

întrucât:

- (1) Modalitățile practice pentru procesul de autorizare a vehiculelor menționat în Directiva (UE) 2016/797 ar trebui să determine reducerea complexității, a duratei și a costului procesului de autorizare a vehiculelor, să asigure condiții uniforme pentru armonizarea autorizației de tip a vehiculelor și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculelor în Uniune, precum și să favorizeze colaborarea dintre toate părțile implicate în procesul de autorizare a vehiculelor. Pentru a reduce durata și costul procesului de autorizare a vehiculelor, termenele ar trebui să fie practic menținute cât mai scurte posibil.
- (2) Ținând cont de experiența dobândită de autoritățile naționale de siguranță (ANS-uri) în ceea ce privește procesul de autorizare și elaborarea acordurilor de cooperare menționate la articolul 21 alineatul (14) din Directiva (UE) 2016/797, stabilirea din timp a legăturii cu solicitantul sub forma coordonării („implicarea prealabilă”) este recunoscută ca fiind o bună practică pentru a facilita dezvoltarea relației dintre părțile implicate în procesul de autorizare a vehiculelor. Ar trebui ca această posibilitate de implicare prealabilă să fie oferită înainte de depunerea unei cereri privind o autorizație de tip a vehiculului și/sau o autorizație de introducere pe piață a vehiculului, pentru a se permite entității de autorizare și ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante să se familiarizeze cu proiectul. Pentru ca solicitantul să știe la ce să se aștepte, în cadrul respectivei implicări prealabile ar trebui să i se clarifice acestuia normele aplicabile, să i se prezinte detaliile procesului de autorizare a vehiculelor, inclusiv procesul decizional, și să se verifice dacă solicitantul a primit suficiente informații. Solicitantul are responsabilitatea de a se asigura că sunt îndeplinite toate cerințele atunci când își depune cererea de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului. În îndeplinirea sarcinilor sale, el este asistat de alte entități, precum organisme de evaluare a conformității, furnizori și prestatori de servicii.
- (3) Pentru a asigura economii de scară și a reduce sarcina administrativă, autorizația de tip a vehiculului ar trebui să permită solicitantului să producă un număr de vehicule conform aceluiași proiect și să faciliteze autorizarea acestora. Tipul de vehicul identifică proiectul care va fi aplicat tuturor vehiculelor ce corespund tipului respectiv. Fiecare tip de vehicul nou ar trebui să urmeze procesul de autorizare, iar tip nou ar trebui creat doar dacă este autorizat.
- (4) Ar trebui să fie introduse conceptele de variantă și de versiune a unui tip de vehicul, pentru a oferi posibilitatea de a identifica opțiuni de configurare sau modificări produse pe durata ciclului de viață a vehiculului în cadrul unui tip existent, diferența dintre variante și versiuni fiind aceea că variantele necesită autorizare, iar versiunile nu.
- (5) Pentru a asigura faptul că tipul de vehicul îndeplinește în continuare cerințele, de-a lungul timpului, și că orice modificări aduse proiectului care afectează caracteristicile de proiectare de bază sunt reflectate ca variante și/sau versiuni noi ale tipului de vehicul, ar trebui să se aplice procesul de gestionare a configurației tipului de vehicul. Entitatea responsabilă cu gestionarea configurației tipului de vehicul este solicitantul care a primit autorizația de tip a vehiculului.
- (6) În ceea ce privește vehiculele, este necesar să existe un proces de gestionare a configurației limitat la modificările care nu sunt gestionate prin intermediul procesului de gestionare a configurației unui tip de vehicul autorizat.
- (7) Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (denumită în continuare „agenția”) ar trebui să stabilească orientări care să descrie și, acolo unde este necesar, să explice cerințele prevăzute în prezentul regulament. Orientările ar

⁽¹⁾ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare) (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

trebui să fie ținute la zi, publicate și puse gratuit la dispoziția publicului. Cu scopul de a armoniza abordarea privind schimbul și înregistrarea informațiilor prin intermediul ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, orientările ar trebui să includă, de asemenea, modele concepute de agenție în colaborare cu ANS-urile.

- (8) Agenția și ANS-urile ar trebui să pună în aplicare modalități sau proceduri interne pentru a asigura îndeplinirea cerințelor procesului de autorizare a vehiculelor.
- (9) Având în vedere că împărtășirea experienței dobândite este recunoscută ca bună practică, ANS-urile și agenția ar trebui să fie încurajate să comunice orice informații conexe relevante. Pentru a furniza un astfel de serviciu, agenția ar trebui să stabilească un protocol și proceduri pentru înregistrarea și schimbul informațiilor între agenție și ANS-uri.
- (10) Pentru a preveni eventuala duplicare a evaluării și pentru a reduce sarcina administrativă și costurile suportate de solicitant, agenția și ANS-urile ar trebui să țină seama de acordurile de cooperare și de acordurile multilaterale încheiate în temeiul articolului 21 alineatele (14) și (15) din Directiva (UE) 2016/797, acolo unde este cazul.
- (11) Agenția și ANS-urile ar trebui să înregistreze în cadrul ghișeului unic toate informațiile relevante și motivele documentate care stau la baza deciziei, pentru a justifica deciziile luate în fiecare etapă a procesului de autorizare a vehiculului. Dacă agenția și ANS-urile dețin propriile sisteme de gestionare a informațiilor în scopul evaluării, ele ar trebui să se asigure că toate informațiile relevante sunt transferate către ghișeul unic, din aceleași motive. Pentru a facilita comunicarea dintre părțile interesate, orientările agenției și ale ANS-urilor ar trebui să asigure modalități practice privind comunicările care nu sunt relevante pentru procesul decizional și care, așadar, nu trebuie să fie transmise prin intermediul ghișeului unic.
- (12) În cazul în care zona de utilizare avută în vedere pentru tipul de vehicul este limitată la o rețea sau la rețele dintr-un singur stat membru, autorizația este valabilă fără extinderea zonei de utilizare pentru vehiculele care circulă către stații din statele membre învecinate cu caracteristici similare ale rețelelor, atunci când stațiile respective sunt aproape de frontieră. Într-un astfel de caz, solicitantul poate depune la agenție sau la ANS cererea de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului. În cazul în care agenția acționează ca entitate de autorizare, ea trebuie să consulte ANS-urile relevante în conformitate cu articolul 21 alineatul (8) din Directiva (UE) 2016/797 și să țină seama de acordurile transfrontaliere relevante.
- (13) În cazul în care agenția acționează ca entitate de autorizare, solicitantul ar trebui să aibă dreptul de a depune cererea la agenție într-una dintre limbile oficiale ale Uniunii, fără a se aduce atingere dispozițiilor de la punctul 2.6 din anexa IV la Directiva (UE) 2016/797. În decursul evaluării, ANS-urile ar trebui să aibă dreptul de a transmite agenției documente referitoare la evaluare într-o limbă a statului membru de care aparțin, fără a fi obligate să le traducă.
- (14) Agenția și ANS-urile ar trebui să elaboreze modalități sau proceduri interne pentru gestionarea emiterii autorizațiilor de tip ale vehiculelor și/sau a autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor pentru solicitant. În acest sens, solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a transmite copii ale documentelor în dosarul cererii. Documentele originale ar trebui să fie disponibile pentru a fi verificate de către agenție și de către ANS-uri după emiterea autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului.
- (15) Este necesar să se armonizeze clasificarea problemelor din cadrul procesului de evaluare, pentru a se asigura faptul că solicitantul înțelege gravitatea oricărei probleme ridicate de agenție sau de o ANS. Clasificarea respectivă este deosebit de importantă atunci când în cadrul procesului sunt implicate mai multe ANS-uri. Pentru a facilita procesul de autorizare a vehiculelor și pentru a reduce sarcina administrativă în cazurile în care nu există norme naționale aplicabile, consultarea agenției cu ANS-urile pentru zona de utilizare relevante trebuie să fie limitată la verificarea specificării corecte a utilizării zonei pentru statul membru în cauză. În cazurile în care specificațiile tehnice de interoperabilitate („STI-uri”) conțin dispoziții specifice, zona de utilizare ar trebui să poată acoperi întreaga rețea a Uniunii, iar verificările realizate de agenție ar trebui să fie suficiente.
- (16) Vehiculele și tipurile de vehicule vor rămâne autorizate în conformitate cu articolul 54 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797, fără a se aduce atingere articolului 21 alineatul (12) și articolului 24 alineatul (3) din directiva respectivă. În cazul reînnoirii sau modernizării respectivelor vehicule, dispozițiile prezentului regulament se vor aplica în conformitate cu articolul 21 alineatul (12) din Directiva (UE) 2016/797.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L 138, 26.5.2016, p. 1).

- (17) În conformitate cu articolul 54 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797, noul regim de autorizare a vehiculelor se va aplica de la 16 iunie 2019. Cu toate acestea, statele membre au posibilitatea de a notifica agenția și Comisia, în temeiul articolului 57 alineatul (2) din directiva respectivă, că au prelungit perioada de transpunere și că, în consecință, pot să emită în continuare autorizații de tip ale vehiculelor și/sau autorizații de introducere pe piață a vehiculelor în conformitate cu Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ până la 16 iunie 2020. Între 16 iunie 2019 și 15 iunie 2020 ar putea coexista două regimuri juridice diferite, în cadrul cărora entitățile de autorizare sunt diferite. Prin urmare, este necesar să se clarifice modul în care ar trebui să se aplice noul regim alături de cel vechi în cazul în care zona de utilizare avută în vedere include unul sau mai multe dintre aceste state membre.
- (18) În cazul în care o ANS recunoaște că nu va putea să emită o autorizație de tip a vehiculului/autorizație de punere în funcțiune a vehiculului în conformitate cu Directiva 2008/57/CE înainte de 16 iunie 2019 sau de 16 iunie 2020 în privința respectivelor state membre care au notificat agenția și Comisia în conformitate cu articolul 57 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797, agenția ar trebui ca, atunci când acționează ca entitate de autorizare, să accepte rezultatele evaluării ANS pentru a evita orice duplicare a evaluării și orice sarcină suplimentară, precum și orice întârziere pentru solicitant.
- (19) Pentru a facilita introducerea pe piață a vehiculelor și a reduce sarcinile administrative, o autorizație de tip a vehiculului și/sau o autorizație de introducere pe piață a vehiculului emisă de agenție ar trebui să fie recunoscută ca fiind echivalentă cu autorizația de tip a vehiculului menționată la articolul 26 din Directiva 2008/57/CE și cu autorizația de punere în funcțiune a vehiculului menționată la articolele 22 și 24 din Directiva 2008/57/CE.
- (20) STI-urile în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) litera (f) din Directiva (UE) 2016/797, precum și normele naționale, ar trebui să prevadă o tranziție treptată, în special ținând cont de proiectele aflate într-un stadiu avansat de dezvoltare, conform definiției de la articolul 2 punctul 23 din Directiva (UE) 2016/797.
- (21) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE a Consiliului ⁽²⁾,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește cerințele care trebuie respectate de:
- (a) solicitant, atunci când depune, prin intermediul ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului, o cerere de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului;
 - (b) agenție și ANS-uri, atunci când prelucrează o cerere de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului și în legătură cu implicarea prealabilă;
 - (c) entitatea de autorizare, atunci când decide cu privire la emiterea autorizațiilor de tip ale vehiculelor sau a autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor;
 - (d) administratorii de infrastructură, atunci când asigură condiții pentru desfășurarea testelor în cadrul rețelei (rețelelor) lor și când oferă informații pentru autorizarea vehiculelor sub aspectul zonei de utilizare.
- (2) Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 21 alineatele (16) și (17) din Directiva (UE) 2016/797.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză (JO L 235, 17.9.1996, p. 6).

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „entitate de autorizare” înseamnă entitatea care emite autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului;
2. „caracteristici de proiectare de bază” înseamnă parametrii care sunt utilizați pentru a identifica tipul de vehicul menționat în autorizația de tip a vehiculului emisă și înregistrat în Registrul european pentru tipurile de vehicule autorizate („ERATV”);
3. „gestionarea configurației” înseamnă un proces organizațional, tehnic și administrativ sistematic pus în aplicare pe durata întregului ciclu de viață al unui vehicul și/sau al unui tip de vehicul pentru a asigura stabilirea și menținerea consecvenței documentației și a trasabilității modificărilor, astfel încât:
 - (a) să fie îndeplinite cerințele legislației Uniunii și ale normelor naționale relevante;
 - (b) modificările să fie controlate și documentate fie în dosarele tehnice, fie în dosarul care însoțește autorizația emisă;
 - (c) să se mențină actualitatea și exactitatea informațiilor și datelor;
 - (d) să fie informate părțile relevante cu privire la modificări, după caz;
4. „data primirii cererii” înseamnă:
 - (a) în cazul în care agenția acționează ca entitate de autorizare, prima zi lucrătoare comună agenției și ANS-urilor relevante pentru zona de utilizare vizată după confirmarea de primire a cererii;
 - (b) în cazul în care o ANS acționează ca entitate de autorizare, prima zi lucrătoare din statul membru în cauză după confirmarea de primire a cererii;
5. „entitate care gestionează modificarea” înseamnă titularul autorizației de tip a vehiculului, deținătorul sau entitatea împuternicită de aceștia.
6. „titularul autorizației de tip a vehiculului” înseamnă persoana fizică sau juridică ce a solicitat și a primit autorizația de tip a vehiculului sau succesorul legal al acesteia;
7. „dubiu justificat” înseamnă o problemă clasificată ca fiind de „tip 4” conform articolului 41 alineatul (1) litera (d), cu o justificare și dovezi justificative, semnalată de entitatea de autorizare și/sau de ANS-urile pentru zona de utilizare cu privire la informațiile furnizate de solicitant în cererea sa;
8. „autoritate națională de siguranță pentru zona de utilizare” sau „ANS pentru zona de utilizare” înseamnă autoritatea națională de siguranță atunci când îndeplinește una sau mai multe dintre următoarele sarcini:
 - (a) desfășoară evaluările menționate la articolul 21 alineatul (5) litera (b) din Directiva (UE) 2016/797;
 - (b) asigură consultările prevăzute la articolul 21 alineatul (8) din Directiva (UE) 2016/797;
 - (c) emite autorizațiile temporare, atunci când sunt necesare, pentru utilizarea vehiculului în vederea realizării de teste pe rețea și ia măsuri pentru a asigura faptul că testele pe rețea pot fi efectuate astfel cum este prevăzut la articolul 21 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797;
9. „implicare prealabilă” înseamnă o etapă procedurală care precedă depunerea unei cereri de autorizație, desfășurată la cererea solicitantului;
10. „situație de referință pentru implicarea prealabilă” înseamnă opinia entității de autorizare și a ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante cu privire la dosarul de implicare prealabilă;
11. „capturarea cerințelor” înseamnă procesul de identificare, de alocare, de punere în aplicare și de validare a cerințelor, care este desfășurat de solicitant pentru a asigura respectarea cerințelor relevante de la nivelul Uniunii și de la nivel național. Capturarea cerințelor poate fi integrată în procesele de dezvoltare a produselor;

12. „integrare în siguranță” înseamnă îndeplinirea cerințelor esențiale cu privire la siguranță, astfel cum sunt specificate în anexa III la Directiva (UE) 2016/797, atunci când se combină piese într-un ansamblu integral, cum ar fi un vehicul sau un subsistem, precum și între vehicul și rețea, în ceea ce privește compatibilitatea tehnică;
13. „variantă a tipului de vehicul” înseamnă o opțiune pentru configurarea unui tip de vehicul, care este stabilită în timpul primei autorizări a unui tip de vehicul în conformitate cu articolul 24 alineatul (1), sau modificări în cadrul unui tip de vehicul existent pe durata ciclului său de viață, care necesită o nouă autorizare a tipului de vehicul în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) și cu articolul 21 alineatul (12) din Directiva (UE) 2016/797;
14. „versiune a tipului de vehicul” înseamnă o opțiune pentru configurarea unui tip de vehicul sau a unei variante a unui tip de vehicul ori a unor modificări în cadrul unui tip sau al unei variante de tip existent(e) pe durata ciclului său de viață, care a fost creată pentru a reflecta modificările aduse caracteristicilor de proiectare de bază ce nu necesită o nouă autorizare a tipului de vehicul în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) și cu articolul 21 alineatul (12) din Directiva (UE) 2016/797;
15. „autorizație de introducere pe piață a vehiculului” înseamnă decizia emisă de entitatea de autorizare pe baza unei asigurări rezonabile că solicitantul și entitățile implicate în proiectarea, producția, verificarea și validarea vehiculului și-au îndeplinit obligațiile și responsabilitățile respective pentru asigurarea conformității cu cerințele esențiale ale legislației aplicabile sau pentru asigurarea conformității cu tipul autorizat care permite introducerea pe piață a vehiculului și utilizarea acestuia în condiții de siguranță în zona de utilizare conform condițiilor de utilizare și altor restricții, după caz, prevăzute în autorizația vehiculului și în autorizația de tip a vehiculului;
16. „autorizația de tip a vehiculului” înseamnă decizia emisă de entitatea de autorizare pe baza unei asigurări rezonabile că solicitantul și entitățile implicate în proiectarea, producția, verificarea și validarea tipului de vehicul și-au îndeplinit obligațiile și responsabilitățile pentru asigurarea conformității cu cerințele esențiale ale legislației aplicabile care permit ca un vehicul produs conform acestui proiect să fie introdus pe piață și să fie utilizat în condiții de siguranță în zona de utilizare a tipului de vehicul conform condițiilor de utilizare a vehiculului și altor restricții, după caz, prevăzute în autorizația de tip a vehiculului, care trebuie aplicate tuturor vehiculelor autorizate în conformitate cu acest tip;
17. „data relevantă” înseamnă 16 iunie 2019, cu excepția statelor membre care au notificat agenția și Comisia, în conformitate cu articolul 57 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797, că au prelungit perioada de transpunere a directivei respective, în acest caz data relevantă fiind 16 iunie 2020.

Articolul 3

Responsabilitățile solicitantului

Solicitantul depune cererea de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament.

Solicitantul este cel care deține responsabilitatea de a se asigura că sunt identificate și îndeplinite cerințele relevante din legislația aplicabilă atunci când își depune cererea de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului.

Articolul 4

Responsabilitățile entității de autorizare

- (1) Entitatea de autorizare emite autorizații de tip ale vehiculelor și/sau autorizații de introducere pe piață a vehiculelor („autorizațiile”) în conformitate cu articolele 21, 24 și 25 din Directiva (UE) 2016/797 și cu dispozițiile prezentului regulament.
- (2) În scopul emiterii sau refuzului de a emite o autorizație, entitatea de autorizare:
 - (a) coordonează repartizarea sarcinilor către părțile relevante și instituirea de modalități de coordonare între acestea;
 - (b) efectuează o evaluare a dosarului cererii pentru a obține asigurarea rezonabilă că tipul de vehicul și/sau vehiculul este în conformitate cu legile aplicabile;
 - (c) compilează orice documente justificative, rezultatele tuturor evaluărilor relevante și motivele documentate care stau la baza deciziei sale de a emite sau de a refuza emiterea autorizației, în conformitate cu prezentul regulament.

- (3) În cazul în care agenția este entitatea de autorizare, ea coordonează activitățile ANS-urilor pentru zona de utilizare legate de autorizația de tip a vehiculului și/sau de autorizația de introducere pe piață a vehiculului.
- (4) Entitatea de autorizare asigură implicarea prealabilă la cererea solicitantului.
- (5) Entitatea de autorizare își desfășoară sarcinile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent și, de asemenea, exercită un raționament profesional, este imparțială și proporțională și prezintă motive documentate pentru orice decizie.
- (6) Entitatea de autorizare stabilește modalități sau proceduri interne pentru gestionarea emiterii unei autorizații de tip a vehiculului și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a vehiculului. Respectivul modalități sau proceduri țin seama de acordurile menționate la articolul 21 alineatul (14) din Directiva (UE) 2016/797 și, după caz, de acordurile multilaterale menționate la articolul 21 alineatul (15) din Directiva (UE) 2016/797.
- (7) În cazul în care solicitantul indică, în temeiul articolului 5 alineatul (2), că valabilitatea autorizației de tip a fost afectată, entitatea de autorizare actualizează ERATV în mod corespunzător.
- (8) În cazul în care solicitantul indică în cererea sa că zona de utilizare avută în vedere pentru vehicul (vehicule) sau pentru tipul de vehicul include stații din state membre învecinate care prezintă caracteristici similare ale rețelelor, atunci când stațiile respective sunt în apropiere de graniță, entitatea de autorizare:
- (a) înainte de emiterea autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației vehiculului, primește confirmarea din partea ANS-urilor din statele membre învecinate că sunt respectate normele și obligațiile naționale relevante notificate care sunt legate de acordurile transfrontaliere relevante; și
- (b) menționează în autorizația emisă că autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația vehiculului este valabilă, de asemenea, în astfel de stații fără o extindere a zonei de utilizare.

Articolul 5

Responsabilități ale titularului autorizației de tip a vehiculului

- (1) Titularul autorizației de tip a vehiculului este responsabil cu gestionarea configurației tipului de vehicul și cu dosarul însoțitor pentru decizia emisă în conformitate cu articolul 46.
- (2) Fără a aduce atingere articolelor 53 și 54, titularul autorizației de tip a vehiculului, în cadrul procesului de gestionare a configurației tipului de vehicul, informează entitatea de autorizare care a emis autorizația de tip a vehiculului în legătură cu orice modificări ale legislației Uniunii care afectează valabilitatea autorizației de tip.

Articolul 6

Responsabilitățile administratorului de infrastructură

- (1) În zona de utilizare, responsabilitățile administratorului de infrastructură în contextul autorizației de tip a vehiculului și/sau al autorizației de introducere pe piață a vehiculului, pe baza informațiilor prezentate de solicitant în conformitate cu articolul 18, sunt limitate la identificarea și asigurarea următoarelor:
- (a) condițiile de exploatare care trebuie aplicate în vederea utilizării vehiculului pentru teste pe rețea;
- (b) măsurile necesare care trebuie luate în ceea ce privește infrastructura pentru a asigura o exploatare fiabilă și în condiții de siguranță pe durata testelor pe rețea;
- (c) măsurile necesare legate de instalațiile de infrastructură pentru efectuarea testelor pe rețea.
- (2) Administratorii de infrastructură relevanți pentru zona de utilizare:
- (a) sprijină solicitantul în ceea ce privește condițiile de utilizare a vehiculului pentru teste pe rețea;
- (b) furnizează informații despre infrastructură, în mod nediscriminatoriu, pentru utilizarea vehiculului în vederea efectuării de teste pe rețea;
- (c) identifică și asigură condiții și măsuri pentru utilizarea vehiculelor în vederea efectuării de teste pe rețea în termenul prevăzut la articolul 21 alineatele (3) și (5) din Directiva (UE) 2016/797, pe baza informațiilor furnizate de solicitant;
- (d) de comun acord cu solicitantul, participă la implicarea prealabilă.

*Articolul 7***Responsabilitățile ANS-urilor pentru zona de utilizare**

- (1) În scopul emiterii unei autorizații de tip a vehiculului și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a vehiculului, ANS-urile pentru zona de utilizare sunt responsabile
- (a) pentru partea lor de evaluare în conformitate cu articolul 40;
 - (b) pentru emiterea unui dosar de evaluare pentru entitatea de autorizare în temeiul articolului 40 alineatul (6).
- (2) Atunci când își exercită atribuțiile, ANS-urile pentru zona de utilizare își desfășoară sarcinile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent și exercită un raționament profesional, sunt imparțiale și proporționale și prezintă motive documentate pentru concluziile formulate.
- (3) ANS-urile pentru zona de utilizare relevante asigură implicarea prealabilă la cererea solicitantului.
- (4) ANS-urile pentru zona de utilizare pun la dispoziția agenției și a tuturor celorlalte ANS-uri toate informațiile care rezultă din experiența dobândită în ceea ce privește aspectele tehnice și operaționale, care ar putea fi relevante pentru emiterea unei autorizații de tip a vehiculului și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a vehiculului, precum:
- (a) informații primite în temeiul articolului 4 alineatul (5) litera (b) din Directiva (UE) 2016/798;
 - (b) neconformitatea cu cerințele esențiale care ar putea conduce la modificarea sau la revocarea unei autorizații în conformitate cu articolul 26 din Directiva (UE) 2016/797;
 - (c) deficiențele de la nivelul unei STI în conformitate cu articolul 6 din Directiva (UE) 2016/797.
- (5) ANS-urile pentru zona de utilizare stabilesc modalități sau proceduri interne pentru gestionarea emiterii unei autorizații de tip a vehiculului și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a vehiculului. Respectivele modalități sau proceduri țin seama de acordurile menționate la articolul 21 alineatul (14) din Directiva (UE) 2016/797 și, după caz, de acordurile multilaterale menționate la articolul 21 alineatul (15) din Directiva (UE) 2016/797.
- (6) ANS-urile pentru zona de utilizare elaborează, publică și mențin la zi orientări care descriu politica lor privind limba, dispozițiile legate de comunicare și procesul de autorizare temporară, după caz, în conformitate cu cadrul juridic național, și le pun gratuit la dispoziția publicului.

*Articolul 8***Responsabilitățile agenției**

- (1) Agenția elaborează, publică și menține la zi orientări care descriu și explică cerințele stabilite în prezentul regulament și le pun gratuit la dispoziția publicului în toate limbile oficiale ale Uniunii. Orientările includ, de asemenea, modele care pot fi utilizate de entitatea de autorizare și de ANS-urile pentru zona de utilizare în vederea schimbului și înregistrării de informații, precum și modele de cerere care pot fi utilizate de solicitant.
- (2) Agenția stabilește un protocol și proceduri pentru înregistrarea și schimbul de informații menționate la articolul 7 alineatul (4). Alte părți afectate sau vizate ar putea avea acces la informații pertinente, cu condiția să se asigure confidențialitatea informațiilor.

*Articolul 9***Utilizarea unui vehicul autorizat**

După efectuarea verificărilor prevăzute la articolul 23 din Directiva (UE) 2016/797, o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură poate utiliza un vehicul în zona de utilizare conform condițiilor de utilizare a vehiculului și altor restricții specificate în autorizația de tip a vehiculului și/sau în autorizația de introducere pe piață a vehiculului.

*Articolul 10***Regimul lingvistic**

(1) În cazul în care autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului urmează să fie emisă în conformitate cu dispozițiile articolului 21 alineatele (5)-(7) din Directiva (UE) 2016/797, solicitantul:

- (a) depune cererea și dosarul care însoțește cererea într-una dintre limbile oficiale ale Uniunii;
- (b) la cerere, traduce părțile din dosarul care însoțește cererea, în conformitate cu punctul 2.6 din anexa IV la Directiva (UE) 2016/797. În acest caz, limba care trebuie utilizată este stabilită de ANS și indicată în orientările menționate la articolul 7 alineatul (6).

(2) Orice decizie care a fost luată de agenție cu privire la emiterea autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului, inclusiv motivele documentate pentru decizia respectivă și, după caz, autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului emisă sunt puse la dispoziție în limba menționată la alineatul (1) litera (a).

*Articolul 11***Procesul de autorizare a vehiculelor în cazul tramvaielor-tren în spațiul feroviar unic european**

(1) În scopul emiterii unei autorizații de tip a unui vehicul de tramvai-tren și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul de tramvai-tren destinat a fi exploatat în cadrul sistemului feroviar al Uniunii, fără a aduce atingere articolului 1 din Directiva (UE) 2016/797, și atunci când în cazul vehiculului de tramvai-tren sau al tipului de vehicul de tramvai-tren vizat descris la articolul 1 alineatul (5) litera (b) din Directiva (UE) 2016/797 nu se aplică nicio specificație tehnică de interoperabilitate (STI), statele membre pot utiliza o procedură prevăzută în cadrul lor juridic național cu privire la autorizarea de tip a vehiculului de tramvai-tren și/sau la autorizarea de introducere pe piață a vehiculului de tramvai-tren. Într-un astfel de caz, solicitantul consultă cadrul național al statului membru în cauză cu privire la procedura de urmat pentru obținerea autorizației de tip a vehiculului de tramvai-tren și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului de tramvai-tren.

(2) În cazul unei autorizații de tip a unui vehicul de tramvai-tren și/sau al unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul de tramvai-tren destinat a fi exploatat în cadrul sistemului feroviar al Uniunii pentru operațiuni transfrontaliere și atunci când în cazul tipului de vehicul de tramvai-tren vizat nu se aplică nicio STI, solicitantul depune cererea la entitățile de autorizare desemnate de statele membre implicate, care colaborează în vederea emiterii unei autorizații de tip a vehiculului de tramvai-tren și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a vehiculului de tramvai-tren.

(3) În alte cazuri, un vehicul de tramvai-tren și un tip de vehicul de tramvai-tren care intră sub incidența Directivei (UE) 2016/797 sunt autorizate în conformitate cu procedura prevăzută în prezentul regulament.

*Articolul 12***Acorduri transfrontaliere**

(1) ANS-urile publică pe site-urile lor web procedura de urmat cu privire la acordurile transfrontaliere pentru ca autorizațiile emise să includă stații din statele membre învecinate în temeiul articolului 21 alineatul (8) din Directiva (UE) 2016/797, în special:

- (a) orice acorduri transfrontaliere existente între ANS-uri care este posibil să trebuiască utilizate;
- (b) procedura de urmat în cazul în care nu există astfel de acorduri transfrontaliere.

(2) În cazul unui acord transfrontalier privind procesul de emiterie a unei autorizații care să includă stații din statele membre învecinate, în temeiul articolului 21 alineatul (8) din Directiva (UE) 2016/797, ANS-urile specifică procedura care trebuie aplicată și pun la dispoziție cel puțin următoarele detalii:

- (a) etapele procedurale;
- (b) intervalele de timp;
- (c) domeniul de aplicare tehnic și geografic;

- (d) rolurile și sarcinile părților implicate; și
- (e) modalitățile practice pentru consultarea cu părțile relevante.

CAPITOLUL 2

PREGĂTIREA CERERII

Articolul 13

Capturarea cerințelor

(1) În conformitate cu obiectivul general de gestionare și de atenuare a riscurilor identificate până la un nivel acceptabil, înainte de a depune o cerere solicitantul parcurge un proces de capturare a cerințelor care asigură faptul că toate cerințele necesare ce se referă la proiectul vehiculului pe durata ciclului de viață al acestuia au fost:

- (a) identificate în mod corespunzător;
- (b) corelate cu funcții sau subsisteme sau sunt abordate prin impunerea unor condiții de utilizare sau a altor restricții; și
- (c) puse în aplicare și validate.

(2) La capturarea cerințelor, solicitantul vizează în special următoarele cerințe:

- (a) cerințele esențiale pentru subsisteme menționate la articolul 3 și specificate în anexa III la Directiva (UE) 2016/797;
- (b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor în cadrul vehiculului;
- (c) integrarea în condiții de siguranță a subsistemelor în cadrul vehiculului; și
- (d) compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua din zona de utilizare.

(3) Procesul de gestionare a riscurilor prevăzut în anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei ⁽¹⁾ este utilizat de solicitant ca metodologie pentru capturarea cerințelor în ceea ce privește cerințele esențiale „în materie de siguranță” pentru vehicul și subsisteme, precum și integrarea în condiții de siguranță între subsisteme în cazul aspectelor care nu sunt reglementate de STI-uri și de normele naționale.

Articolul 14

Identificarea autorizației relevante

(1) Solicitantul identifică și alege autorizația relevantă dintre următoarele cazuri:

- (a) prima autorizare: autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului emisă de entitatea de autorizare pentru un nou tip de vehicul, inclusiv variantele și/sau versiunile acestuia, dacă există, și, dacă este cazul, pentru primul vehicul dintr-un tip, în temeiul articolului 21 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797;
- (b) reînnoirea autorizației de tip a vehiculului: reînnoirea unei autorizații de tip a vehiculului în temeiul articolului 24 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797, care nu necesită o schimbare a proiectului tipului de vehicul;
- (c) extinderea zonei de utilizare: autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului emisă de entitatea de autorizare relevantă pentru un tip de vehicul și/sau pentru un vehicul deja autorizat pentru a extinde zona de utilizare fără a schimba proiectul, în temeiul articolului 21 alineatul (13) din Directiva (UE) 2016/797;
- (d) o nouă autorizare: autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului emisă de entitatea de autorizare după o modificare adusă unui vehicul și/sau unui tip de vehicul deja autorizat, în temeiul articolului 21 alineatul (12) sau al articolului 24 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797;
- (e) autorizarea în conformitate cu tipul: autorizația de introducere pe piață a unui vehicul sau a unei serii de vehicule care este în conformitate cu un tip de vehicul deja autorizat și valabil, pe baza unei declarații de conformitate cu tipul respectiv, în temeiul articolului 25 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797. După caz, se precizează în mod clar versiunea tipului de vehicul și/sau varianta tipului de vehicul cu care vehiculul sau seria de vehicule în cauză este conformă.

(2) În situațiile de autorizare a tipului de vehicul în conformitate cu cazurile de la literele (c)-(d), solicitantul, dacă este titularul autorizației de tip a vehiculului existente, decide dacă autorizarea va determina crearea:

- (a) unui nou tip de vehicul; sau

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009 (JO L 121, 3.5.2013, p. 8).

(b) unei noi variante a tipului de vehicul în cadrul tipului existent pe care se bazează.

Dacă solicitantul nu este titularul tipului existent, autorizarea duce la crearea unui nou tip în conformitate cu articolul 15 alineatul (4).

(3) Un solicitant poate combina:

(a) o cerere de nouă autorizare cu o cerere de autorizare a extinderii zonei de utilizare;

(b) o cerere de primă autorizare cu o cerere de autorizare în conformitate cu tipul.

Intervalele de timp prevăzute la articolul 34 alineatele (1) și (2) se aplică în cazul cererii combinate. După caz, aceasta poate determina emiterea mai multor decizii de autorizare de către entitatea de autorizare.

Articolul 15

Modificări aduse unui tip de vehicul deja autorizat

(1) Orice modificări aduse unui tip de vehicul autorizat sunt analizate și clasificate drept una singură dintre următoarele modificări și sunt supuse autorizării, astfel cum se prevede în continuare:

(a) o modificare ce nu introduce o abatere de la dosarele tehnice care însoțesc declarațiile CE de verificare a subsistemelor. În acest caz, nu este necesară verificarea de către un organism de evaluare a conformității, iar declarațiile CE inițiale de verificare a subsistemelor și autorizația de tip a vehiculului rămân valabile și neschimbate;

(b) o modificare ce introduce o abatere de la dosarele tehnice care însoțesc declarațiile CE de verificare a subsistemelor, care ar putea necesita noi verificări și, prin urmare, impune verificarea conform modulelor de evaluare a conformității aplicabile, însă care nu are niciun impact asupra caracteristicilor de proiectare de bază ale tipului de vehicul și nu necesită o nouă autorizare în conformitate cu criteriile prevăzute la articolul 21 alineatul (12) din Directiva (UE) 2016/797;

(c) o modificare a caracteristicilor de proiectare de bază ale tipului de vehicul, care nu necesită o nouă autorizare în conformitate cu criteriile prevăzute la articolul 21 alineatul (12) din Directiva (UE) 2016/797;

(d) o modificare care necesită o nouă autorizare în conformitate cu criteriile prevăzute la articolul 21 alineatul (12) din Directiva (UE) 2016/797.

(2) Atunci când o modificare intră sub incidența alineatului (1) litera (b) sau (c), dosarele tehnice care însoțesc declarațiile CE de verificare a subsistemelor sunt actualizate, iar titularul autorizației de tip a vehiculului ține informațiile relevante la dispoziția entității de autorizare și/sau a ANS-urilor pentru zona de utilizare, la cerere.

(3) Atunci când o modificare intră sub incidența alineatului (1) litera (c), titularul autorizației de tip a vehiculului creează o nouă versiune de tip de vehicul sau o nouă versiune a unei variante de tip de vehicul și prezintă informațiile relevante entității de autorizare. Entitatea de autorizare înregistrează în ERATV noua versiune a tipului de vehicul sau noua versiune a variantei tipului de vehicul în conformitate cu articolul 50.

(4) Dacă entitatea care gestionează modificarea nu este titularul autorizației de tip a vehiculului, iar modificările aduse tipului de vehicul existent sunt clasificate la alineatul (1) litera (b), (c) sau (d), se aplică următoarele situații:

(a) se creează un nou tip de vehicul;

(b) entitatea care gestionează modificarea devine solicitant; și

(c) cererea de autorizare a noului tip de vehicul poate fi bazată pe tipul de vehicul existent, iar solicitantul poate alege cazul de autorizare prevăzut la articolul 14 alineatul (1) litera (d).

Articolul 16

Modificări aduse unui vehicul deja autorizat

(1) Modificările aduse unui vehicul deja autorizat care sunt legate de înlocuirea în cadrul întreținerii și sunt limitate la înlocuirea componentelor cu alte componente care îndeplinesc funcții și prezintă performanțe identice, în cadrul întreținerii preventive sau corective a vehiculului, nu necesită o autorizație de introducere pe piață.

(2) Orice alte modificări aduse unui vehicul sunt analizate și clasificate în conformitate cu articolul 15 alineatul (1).

- (3) Entitatea care gestionează modificarea solicită o nouă autorizație de introducere pe piață în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (d) atunci când o modificare intră sub incidența articolului 15 alineatul (1) litera (d).
- (4) Dacă entitatea care gestionează modificări clasificate în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) literele (b) și (c) care au fost aduse unui vehicul deja autorizat nu este titularul autorizației de tip a vehiculului, aceasta:
- (a) evaluează abaterile de la dosarele tehnice care însoțesc declarațiile CE de verificare a subsistemelor;
 - (b) stabilește faptul că niciunul dintre criteriile prevăzute la articolul 21 alineatul (12) din Directiva (UE) 2016/797 nu este îndeplinit;
 - (c) actualizează dosarele tehnice care însoțesc declarațiile CE de verificare a subsistemelor;
 - (d) aduce modificările la cunoștința entității de autorizare.

Această situație poate fi aplicată unui vehicul sau unui număr de vehicule identice.

Entitatea de autorizare poate emite, în decurs de patru luni, o decizie motivată prin care solicită o cerere de autorizare în cazul unei clasificări greșite sau al prezentării de informații insuficient fundamentate.

- (5) Fiecare modificare adusă unui vehicul este supusă gestionării configurației, care se află în responsabilitatea deținătorului sau a entității împuternicite de acesta.

Articolul 17

Identificarea normelor, inclusiv neaplicarea STI-urilor

- (1) În funcție de alegerea cazului de autorizare în conformitate cu articolul 14 și de capturarea cerințelor prevăzută la articolul 13, solicitantul identifică toate normele aplicabile, în special STI-urile și normele naționale.

De asemenea, solicitantul consultă și ține cont de lista deficiențelor STI-urilor publicată pe site-ul web al agenției.

În acest caz, solicitantul identifică mijloacele acceptabile de conformitate publicate de agenție care trebuie utilizate în legătură cu STI-urile pentru procesul de autorizare de tip a vehiculului și/sau de autorizare a introducerii pe piață a vehiculului atunci când stabilește conformitatea cu STI-urile.

- (2) Solicitantul identifică orice caz care impune neaplicarea STI-urilor și își prezintă cererea statului membru în cauză în conformitate cu dispozițiile articolului 7 din Directiva (UE) 2016/797. Atunci când neaplicarea STI-urilor vizează vehiculele cu o zonă de utilizare care acoperă mai multe state membre, entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare a vehiculului relevante trebuie să se coordoneze cu solicitantul cu privire la măsurile alternative care trebuie luate pentru a promova interoperabilitatea finală a proiectului.

- (3) Atunci când o versiune nouă a unei STI prevede măsuri tranzitorii, solicitantul poate selecta deja cerințe din această nouă versiune a STI respective în perioada de tranziție, dacă noua versiune în cauză permite acest lucru în mod explicit.

- (4) În cazul în care, în temeiul alineatului (3), sunt selectate cerințe dintr-o versiune mai nouă a unei STI, se aplică următoarele:

- (a) solicitantul poate selecta cerințele care urmează să fie aplicate din diferite versiuni ale unei STI și:
 - (i) justifică și documentează consecvența dintre seturile de cerințe selectate din diferite versiuni ale unei STI care urmează să fie aplicate;
 - (ii) specifică selecția parțială a cerințelor din diferite versiuni ale unei STI în cererea de autorizare, astfel cum se prevede în anexa I;
 - (iii) în cazul în care există o situație de referință pentru implicarea prealabilă și dacă este cazul, solicitantul cere entității de autorizare să efectueze o modificare sau o actualizare a respectivei situații de referință pentru STI în cauză în conformitate cu dispozițiile articolului 24 alineatul (4);

- (b) atunci când evaluează cererea, entitatea de autorizare verifică integralitatea cerințelor STI propuse de solicitant;
- (c) solicitantul nu trebuie să depună o cerere pentru neaplicarea STI în temeiul articolului 7 din Directiva (UE) 2016/797 pentru respectivele cerințe.
- (5) În cazul în care acest lucru este prevăzut de legislația statului membru, solicitantul poate selecta cerințe din diferite norme naționale în același fel ca cel prevăzut la alineatul (3) pentru STI-uri.
- (6) Solicitantul și organismul sau organismele notificate pot recurge la mijloacele acceptabile de conformitate menționate la articolul 6 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797 în contextul unei verificări CE a conformității, până la adoptarea STI-urilor în cauză.
- (7) Solicitantul și organismul sau organismele desemnate pot recurge la mijloacele acceptabile de conformitate naționale menționate la articolul 13 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797 în contextul demonstrării conformității cu normele naționale.

Articolul 18

Identificarea și definirea măsurilor necesare pentru utilizarea vehiculului în vederea efectuării de teste pe rețea

Solicitantul identifică și stabilește, pe baza normelor naționale privind testarea, măsurile necesare pentru utilizarea vehiculului în vederea efectuării de teste pe rețea.

Articolul 19

Autorizația temporară de utilizare a vehiculului pentru teste pe rețea

- (1) Autorizația temporară de utilizare a vehiculului pentru teste pe rețea poate fi emisă de ANS doar atunci când este obligatorie și prevăzută în cadrul juridic național al statului membru.
- (2) ANS-urile care evaluează cereri de autorizare temporară pentru utilizarea vehiculului în vederea efectuării de teste pe rețea procedează în conformitate cu cadrul juridic național relevant.

Articolul 20

Identificarea condițiilor prevăzute de utilizare a vehiculului și a altor restricții

Solicitantul identifică condițiile prevăzute de utilizare a vehiculului și alte restricții asociate tipului de vehicul.

Articolul 21

Identificarea evaluărilor de conformitate

Solicitantul identifică evaluările de conformitate necesare în temeiul dispozițiilor din anexa IV la Directiva (UE) 2016/797.

CAPITOLUL 3

IMPLICAREA PREALABILĂ

Articolul 22

Implicarea prealabilă

- (1) La cererea solicitantului, entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante gestionează cererile de implicare prealabilă în vederea stabilirii situației de referință pentru implicarea prealabilă înainte de depunerea unei cereri de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului. Cererea de implicare prealabilă este depusă oficial de solicitant prin intermediul ghișeului unic și este însoțită de un dosar care conține cel puțin informațiile obligatorii prevăzute la articolul 23.
- (2) Termenul de la emiterea avizului menționat la articolul 24 alineatul (2) până la depunerea de către solicitant a cererii de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului nu depășește 84 de luni.

- (3) Alegerea de către solicitant a entității de autorizare pentru implicarea prealabilă prezintă caracter obligatoriu până când:
- (a) solicitantul a depus cererea respectivă de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului;
 - (b) termenul de la emiterea avizului menționat la articolul 24 alineatul (2) până la depunerea de către solicitant a cererii de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului, prevăzut la alineatul (2), a expirat; sau
 - (c) solicitantul a cerut încetarea implicării prealabile.
- (4) Atunci când, pe durata implicării prealabile, solicitantul dorește să schimbe entitatea de autorizare, acesta solicită încetarea implicării prealabile existente. Solicitantul poate apoi să trimită o nouă cerere de implicare prealabilă unei noi entități de autorizare.
- (5) Solicitantul poate introduce o cerere de autorizare prin intermediul ghișeului unic în orice moment pe durata procesului de implicare prealabilă. În acest caz, faza de implicare prealabilă este încheiată.
- (6) În cazul unei implicări prealabile, se aplică punctele stabilite la articolul 41 în legătură cu identificarea și clasificarea problemelor, în vederea urmării problemelor aduse la cunoștința solicitantului de entitatea de autorizare și, după caz, de ANS-urile pentru zona de utilizare relevante.

Articolul 23

Dosarul de implicare prealabilă

Dosarul de implicare prealabilă care însoțește cererea de implicare prealabilă conține următoarele:

- (a) o descriere a tipului de vehicul și/sau a vehiculului care urmează să fie autorizat, inclusiv, după caz, a variantelor și/sau a versiunilor avute în vedere, precum și o descriere a sarcinilor și a activităților legate de dezvoltarea acestuia;
- (b) alegerea de către solicitant a entității de autorizare și a cazului sau cazurilor de autorizare în temeiul articolului 14;
- (c) precizarea zonei de utilizare avute în vedere;
- (d) precizarea condițiilor anticipate de utilizare a vehiculului și a altor restricții identificate în temeiul articolului 20;
- (e) planificarea de către solicitant a părții sale din procesul de autorizare a vehiculului, inclusiv planificarea referitoare la testele pe rețea, dacă este cazul;
- (f) identificarea metodologiei pentru procesul de capturare a cerințelor în conformitate cu articolul 13;
- (g) lista normelor și a cerințelor identificate de solicitant ca fiind cele care urmează să fie aplicate în conformitate cu articolele 17-18;
- (h) o listă a evaluărilor de conformitate identificate în temeiul articolului 21, inclusiv modulele care urmează să fie aplicate și utilizarea declarațiilor intermediare de verificare (DIV), dacă este cazul;
- (i) o descriere a modalităților practice de utilizare a vehiculului pentru efectuarea de teste pe rețea, dacă este cazul;
- (j) o listă a conținutului documentației pe care solicitantul anticipează că o va depune la entitatea de autorizare și la ANS-urile pentru zona de utilizare relevante în legătură cu autorizația de tip a vehiculului și/sau cu autorizația de introducere pe piață a vehiculului;
- (k) o propunere privind limba care urmează să fie utilizată pentru procesul de autorizare a vehiculului în temeiul articolului 10;
- (l) o descriere a organizării solicitantului pentru partea sa din procesul de autorizare a vehiculului, incluzând, printre altele, datele de contact ale solicitantului, informații referitoare la persoanele de contact, cererile de stabilire a coordonării și a întâlnirilor cu entitatea de autorizare și cu ANS-urile pentru zona de utilizare relevante.

Articolul 24

Situația de referință pentru implicarea prealabilă

- (1) În decurs de o lună de la data primirii cererii de implicare prealabilă, entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante informează solicitantul cu privire la faptul că dosarul de implicare prealabilă este complet sau solicită informațiile suplimentare relevante, fixând un termen rezonabil pentru furnizarea acestora.

- (2) În cazul în care solicitantul este informat că dosarul său este complet, entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante emit, prin intermediul ghișeului unic, un aviz cu privire la abordarea propusă de solicitant în cererea de implicare prealabilă, în termen de cel mult două luni de la confirmarea faptului că dosarul este complet. Avizul emis stabilește situația de referință pentru implicarea prealabilă, inclusiv versiunea STI-urilor și normele naționale care urmează să fie aplicate în cazul cererii ulterioare de autorizare fără a aduce atingere alineatului (4).
- (3) Situația de referință pentru implicarea prealabilă menționează limba care trebuie utilizată în temeiul articolului 10.
- (4) Dacă apar modificări care afectează dosarul de implicare prealabilă și care sunt relevante în cazul situației de referință pentru implicarea prealabilă, solicitantul trimite o cerere modificată și actualizată de implicare prealabilă care ține cont doar de modificări și de interfețele cu părțile neschimbate. Această situație poate să apară în următoarele cazuri:
- (a) modificări aduse proiectului sau metodologiei de evaluare, apărute ca urmare a unor probleme majore legate de siguranță;
 - (b) modificări aduse cerințelor legale, care anulează situația de referință pentru implicarea prealabilă; sau
 - (c) orice modificări introduse în mod voluntar de solicitant.
- (5) Entitatea de autorizare și, după caz, ANS-urile pentru zona de utilizare relevante revizuiesc și emit, în termen de o lună, un aviz cu privire la cererea de implicare prealabilă modificată și actualizată și înregistrează avizul respectiv într-o situație de referință pentru implicarea prealabilă modificată și actualizată.

CAPITOLUL 4

EVALUAREA CONFORMITĂȚII

Articolul 25

Evaluarea conformității

Fiecare organism de evaluare a conformității este responsabil pentru compilarea documentelor și elaborarea tuturor rapoartelor necesare legate de evaluările sale de conformitate efectuate în temeiul articolului 26.

Articolul 26

Efectuarea verificărilor și stabilirea dovezilor

- (1) Solicitantul efectuează, în funcție de fiecare caz de autorizare în parte, verificările necesare pentru a stabili dovezile menționate în anexa I.
- (2) Entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante nu prescriu cerințele aferente dovezilor ce urmează să fie incluse în dosarele tehnice care însoțesc declarațiile CE de verificare a subsistemelor, ci, în cazul unor dubii justificate, ele pot cere solicitantului să efectueze verificări suplimentare.

Articolul 27

Corectarea neconformităților

- (1) Corectarea neconformităților cu cerințele din STI-uri și/sau din normele naționale este realizată de solicitant, cu excepția cazului în care a fost aprobată o neaplicare a STI în conformitate cu articolul 7 din Directiva (UE) 2016/797. Aceasta se poate aplica *mutatis mutandis* în cazul normelor naționale atunci când cadrul juridic național al statului membru permite acest lucru.
- (2) Pentru a atenua o situație de neconformitate, solicitantul poate să procedeze la una sau mai multe dintre următoarele acțiuni, în mod alternativ:
- (a) modificarea proiectului; în acest caz, procesul începe din nou de la capturarea cerințelor prevăzută la articolul 13, doar în cazul elementelor modificate și al elementelor afectate de modificările respective;
 - (b) stabilirea condițiilor de utilizare a vehiculului și a altor restricții în conformitate cu articolul 20; în acest caz, condițiile de utilizare a vehiculului și celelalte restricții sunt definite de solicitant și verificate de organismul de evaluare a conformității relevant.
- (3) Propunerea solicitantului privind condițiile de utilizare a vehiculului și alte restricții în temeiul articolului 20 pentru a corecta o neconformitate se bazează pe evaluările necesare ale conformității în temeiul articolului 25.

CAPITOLUL 5

DEPUNEREA CERERII

Articolul 28

Stabilirea dovezilor pentru cerere

Solicitantul unei autorizații de tip a unui vehicul și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul stabilește dovezile pentru cerere astfel:

- (a) adună la un loc declarațiile CE de verificare a subsistemelor care compun vehiculul și prezintă dovezi, în dosarul tehnic care însoțește declarațiile CE, cu privire la concluziile evaluărilor de conformitate efectuate în urma identificării realizate în temeiul articolului 21;
- (b) se asigură de faptul că interfețele dintre subsisteme care nu sunt definite în STI-uri și/sau în normele naționale sunt vizate de capturarea cerințelor menționată la articolul 13 și îndeplinesc cerințele esențiale prevăzute la articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797.

Articolul 29

Compilarea dosarului care însoțește cererea

- (1) Solicitantul pregătește și compilează în mod structurat conținutul necesar pentru dosarul care însoțește cererea în conformitate cu anexa I.
- (2) În scopul autorizării menționate la articolul 14 alineatul (1) literele (b), (c), (d) și (e), solicitantul verifică valabilitatea autorizației de tip a vehiculului existente.
- (3) În scopul autorizării menționate la articolul 14 alineatul (1) literele (c) și (d), solicitantul depune documentația necesară pentru ca entitatea de autorizare să emită decizia, inclusiv, dacă există, orice documentație care însoțește dosarul pentru autorizarea anterioară.

Articolul 30

Conținutul și caracterul complet al cererii

- (1) Pentru ca cererea să fie considerată completă de entitatea de autorizare și, atunci când cazul, de ANS-urile pentru zona de utilizare relevante, ea conține informațiile prevăzute în anexa I.
- (2) Pentru autorizarea extinderii zonei de utilizare menționată la articolul 14 alineatul (1) litera (c), se aplică următoarele puncte:
 - (a) documentația care trebuie adăugată de solicitant la dosarul însoțitor complet inițial pentru decizia emisă în conformitate cu articolul 46 este limitată la aspectele legate de normele naționale relevante și de compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea pentru zona de utilizare extinsă;
 - (b) în cazul în care autorizația de tip a vehiculului inițială a inclus cazuri de neaplicare a STI-urilor, solicitantul adaugă deciziile relevante privind neaplicarea STI-urilor în conformitate cu articolul 7 din Directiva (UE) 2016/797, care vizează zona de utilizare extinsă, la dosarul însoțitor complet inițial pentru decizia emisă în conformitate cu articolul 46;
 - (c) în cazul vehiculelor și/sau al tipurilor de vehicule autorizate în temeiul Directivei 2008/57/CE sau înainte, informațiile care trebuie adăugate de solicitant la dosarul inițial pentru aspectele vizate la litera (a) includ, de asemenea, normele naționale aplicabile.

Articolul 31

Depunerea cererii de autorizare prin intermediul ghișeului unic

- (1) Cererea de autorizație de tip a unui vehicul și/sau de autorizație de introducere pe piață a unui vehicul este depusă oficial de către solicitant prin intermediul punctului unic de intrare al ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796 și conține informațiile prevăzute în anexa I.
- (2) Atunci când depune cererea de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului, solicitantul alege entitatea de autorizare în conformitate cu articolul 21 alineatele (5) și (8) din Directiva (UE) 2016/797.

- (3) Alegerea entității de autorizare de către solicitant are caracter obligatoriu până când entitatea de autorizare ia decizia privind emiterea autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului sau până când cererea este anulată de solicitant.
- (4) Dosarul solicitantului este transmis, prin intermediul ghișeului unic, ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante.

CAPITOLUL 6

PRELUCRAREA CERERII

Articolul 32

Verificarea caracterului complet al cererii

- (1) Entitatea de autorizare verifică caracterul complet al informațiilor și al documentației prezentate de solicitant în cadrul cererii în conformitate cu articolul 30.
- (2) ANS-urile pentru zona de utilizare relevante:
 - (a) verifică dacă zona de utilizare este menționată în mod corect pentru partea lor;
 - (b) anunță orice probleme legate de caracterul complet al informațiilor și al documentației prezentate pentru evaluarea conformității cu normele naționale aplicabile prevăzute în anexa III.
- (3) Verificarea caracterului complet menționată la alineatele (1) și (2) constituie o verificare de către entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante a faptului că:
 - (a) solicitantul a prezentat toate informațiile și documentele necesare menționate la articolul 30 în cadrul cererii de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului;
 - (b) informațiile prezentate și documentația pusă la dispoziție sunt considerate relevante pentru a permite entității de autorizare și ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante să își efectueze evaluările în conformitate cu articolele 38-40.

Articolul 33

Confirmarea cererii

- (1) Ghișeul unic generează în mod automat o confirmare de primire a cererii pentru solicitant.
- (2) Evaluarea cererii începe la data primirii acesteia.

Articolul 34

Intervalul de timp pentru evaluarea cererii

- (1) Entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante evaluează, fiecare pentru partea lor, caracterul complet al cererii, astfel cum este specificat la articolul 32, în termen de o lună de la data primirii cererii. Entitatea de autorizare informează solicitantul în consecință.
- (2) În cazul în care solicitantul este informat că dosarul său este complet, decizia finală cu privire la emiterea autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului este luată în cel mult patru luni de la confirmarea faptului că dosarul este complet.
- (3) Decizia entității de autorizare este emisă în termen de o lună de la data primirii cererii în cazul autorizării în conformitate cu tipul în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (e).
- (4) Dacă solicitantul este informat că dosarul său nu este complet, decizia finală cu privire la emiterea autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului este luată în termen de cel mult patru luni de la prezentarea de către solicitant a informațiilor lipsă, cu excepția cazului în care cererea este în esență deficientă, caz în care aceasta este respinsă.
- (5) Pe parcursul evaluării, chiar dacă cererea este completă, astfel cum se menționează la alineatul (2), entitatea de autorizare sau ANS-urile pentru zona de utilizare relevante poate/pot să solicite, în orice moment, informații suplimentare, stabilind un termen rezonabil pentru prezentarea acestora, fără a suspenda evaluarea, cu excepția cazului în care se aplică dispozițiile de la alineatul (6).

(6) Atunci când entitatea de autorizare sau ANS-urile pentru zona de utilizare relevante a/au exprimat un dubiu justificat, iar solicitantul trebuie să prezinte informații suplimentare, entitatea de autorizare poate suspenda evaluarea și, cu acordul înregistrat corespunzător al solicitantului, poate prelungi intervalul de timp dincolo de cel prevăzut la articolul 21 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797. Intervalul de timp pentru prezentarea informațiilor suplimentare este proporțional cu dificultatea solicitantului de a prezenta informațiile cerute. Evaluarea și intervalul de timp sunt reluate după ce solicitantul a prezentat informațiile cerute. În absența acordului solicitantului, entitatea de autorizare sau ANS-urile pentru zona de autorizare relevante ia/iau decizia pe baza informațiilor disponibile.

Articolul 35

Comunicarea în timpul evaluării cererii

- (1) Entitatea de autorizare, ANS-urile pentru zona de utilizare relevante și solicitantul comunică prin intermediul ghișeului unic cu privire la orice aspect menționat la articolul 41.
- (2) Situația tuturor etapelor procesului de autorizare a vehiculului, decizia privind cererea și motivele documentate care au stat la baza deciziei respective sunt comunicate solicitantului prin intermediul ghișeului unic.
- (3) Orientările agenției și ale ANS-urilor indică modalități de comunicare între acestea și cu solicitantul.

Articolul 36

Gestionarea informațiilor în ceea ce privește evaluarea cererii

- (1) Entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante înregistrează în ghișeul unic rezultatele etapelor procesului de autorizare a vehiculului în care sunt implicate, fiecare pentru partea sa respectivă de evaluare, după caz, inclusiv toate documentele legate de cerere în ceea ce privește următoarele:
 - (a) primirea;
 - (b) tratarea;
 - (c) evaluarea;
 - (d) concluziile evaluării cererii, prevăzute la articolul 45;
 - (e) decizia finală de a emite sau nu autorizația de tip a vehiculului sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului;
 - (f) documentația finală pentru autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului în conformitate cu articolul 47.
- (2) Decizia finală de a emite sau nu autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului este comunicată solicitantului prin intermediul ghișeului unic.
- (3) Pentru documentele enumerate la alineatul (1), entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante utilizează procesul de control al documentelor prevăzut în cadrul ghișeului unic.
- (4) În cazul în care ANS-urile utilizează un sistem de gestionare a informațiilor pentru prelucrarea cererilor care le sunt adresate, ele transferă toate informațiile relevante către ghișeul unic.

Articolul 37

Coordonarea dintre entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante în vederea evaluării cererii

- (1) În scopul evaluării cererii, ANS-urile pentru zona de utilizare relevante planifică, organizează și convin asupra modalităților necesare pentru a ține cont de clasificarea normelor naționale și de acceptarea reciprocă prevăzută la articolul 14 alineatul (10) din Directiva (UE) 2016/797. Modalitățile convenite pentru evaluarea cererii sunt comunicate entității de autorizare și solicitantului.

- (2) Entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante se coordonează între ele pentru a aborda orice probleme, inclusiv orice situații care ar putea necesita o modificare a cererii și/sau solicitarea de informații suplimentare, în cazul în care prezentarea de informații suplimentare are un impact asupra intervalului de timp al evaluării sau are potențialul de a avea un impact asupra activității lor, și convin asupra modalității de urmat.
- (3) Atunci când finalizează activitățile de coordonare menționate la alineatul (2), entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante iau, fiecare pentru partea sa, decizia de a informa solicitantul, prin intermediul ghișeului unic, cu privire la orice situații care ar putea presupune modificarea cererii și/sau solicitarea de informații suplimentare.
- (4) Înainte ca entitatea de autorizare să ia decizia finală și înainte ca ANS-urile pentru zona de utilizare relevante să își depună dosarele de evaluare, entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante:
- discută cu privire la rezultatul propriilor evaluări; și
 - convin asupra condițiilor de utilizare și a altor restricții și/sau excluderi din zona de utilizare care urmează să fie incluse în autorizația de tip a vehiculului și/sau în autorizația de introducere pe piață a vehiculului.
- (5) Pe baza rezultatelor activităților de coordonare menționate la alineatul (4) din prezentul articol, entitatea de autorizare prezintă solicitantului motivele sale documentate pentru care a luat decizia. Atunci când face acest lucru, entitatea de autorizare ține cont de dosarele de evaluare ale ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante, menționate la articolul 40 alineatul (6), în ceea ce privește emiterea sau refuzul de a emite autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului, inclusiv orice condiții de utilizare a vehiculului și alte restricții și/sau excluderi din zona de utilizare care urmează să fie incluse în autorizația de tip a vehiculului și/sau în autorizația de introducere pe piață a vehiculului.
- (6) Entitatea de autorizare înregistrează și păstrează evidențe privind activitățile de coordonare, în cadrul ghișeului unic, în conformitate cu articolul 36.

Articolul 38

Evaluarea cererii

Cererea este evaluată de entitatea de autorizare și de ANS-urile pentru zona de utilizare relevante în vederea obținerii unei asigurări rezonabile că solicitantul și actorii care sprijină solicitantul și-au îndeplinit obligațiile și responsabilitățile în etapele de proiectare, de producție, de verificare și de validare a vehiculului și/sau a tipului de vehicul pentru a asigura conformitatea cu cerințele esențiale ale legislației aplicabile, astfel încât acesta să poată fi introdus pe piață și utilizat în condiții de siguranță în zona de utilizare a tipului de vehicul conform condițiilor de utilizare și altor restricții prevăzute în cerere.

Articolul 39

Evaluarea cererii de către entitatea de autorizare

- (1) Entitatea de autorizare evaluează aspectele prevăzute în anexa II.
- (2) În cazul în care o autorizație de tip a vehiculului și/sau o autorizație de introducere pe piață a vehiculului urmează să fie emisă pentru o zonă de utilizare limitată la rețelele dintr-un stat membru și în cazul în care solicitantul a cerut ca ANS să îndeplinească funcția de entitate de autorizare în conformitate cu articolul 21 alineatul (8) din Directiva (UE) 2016/797, entitatea de autorizare evaluează, în plus față de evaluările prevăzute la alineatul (1), aspectele menționate în anexa III. În acest caz, entitatea de autorizare verifică, de asemenea, în plus față de aspectele menționate în anexa III, dacă au fost înregistrate informații relevante în temeiul articolului 8 alineatul (2) și ține cont de acestea la evaluarea cererii. Orice probleme invocate sunt înregistrate în registrul de probleme prevăzut la articolul 41.
- (3) Atunci când solicitantul a utilizat o metodologie nestandardizată pentru capturarea cerințelor, entitatea de autorizare evaluează metodologia aplicând criteriile menționate în anexa II.
- (4) Entitatea de autorizare verifică caracterul complet, relevanța și consecvența dovezilor obținute în urma aplicării metodologiei de capturare a cerințelor, indiferent de metoda utilizată. Pentru o nouă autorizare, astfel cum este prevăzută la articolul 14 alineatul (1) litera (d), evaluarea efectuată de entitatea de autorizare este limitată la părțile vehiculului care sunt modificate și la impacturile acestora asupra părților neschimbate ale vehiculului. Verificările care trebuie efectuate de entitatea de autorizare pentru o autorizare de „extindere a zonei de utilizare”, astfel cum este prevăzută la articolul 14 alineatul (1) litera (c), sunt limitate la normele naționale aplicabile și la compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea pentru zona de utilizare extinsă. Entitatea de autorizare nu repetă verificările efectuate deja cu ocazia autorizării anterioare.

- (5) Entitatea de autorizare emite un dosar de evaluare, care conține următoarele:
- (a) o declarație clară din care să reiasă dacă rezultatul evaluării este negativ sau pozitiv conform cererii solicitantului pentru zona de utilizare vizată și, după caz, condițiile de utilizare sau restricțiile;
 - (a) sinteza evaluărilor efectuate;
 - (b) un raport generat din registrul de probleme pentru zona de utilizare vizată;
 - (c) lista de verificare completată, care să ateste că au fost evaluate toate aspectele prevăzute în anexa II și, dacă este cazul, în anexa III.

Articolul 40

Evaluarea cererii de către ANS-urile pentru zona de utilizare relevante

- (1) ANS-urile pentru zona de utilizare relevante evaluează aspectele enumerate în anexa III. Evaluările care trebuie efectuate de ANS-urile pentru zona de utilizare vizează doar normele naționale relevante pentru zona de utilizare, ținând cont de modalitățile convenite menționate la articolul 37 alineatul (1).
- (2) La evaluarea capturării cerințelor, ANS-urile pentru zona de utilizare verifică caracterul complet, relevanța și consecvența dovezilor obținute de solicitant în urma aplicării metodologiei de capturare a cerințelor.
- (3) Pentru o nouă autorizare, astfel cum este menționată la articolul 14 alineatul (1) litera (d), evaluarea efectuată de ANS-urile pentru zona de utilizare este limitată la părțile vehiculului care sunt modificate și la impacturile acestora asupra părților neschimbate ale vehiculului.
- (4) Verificările care trebuie efectuate de ANS-urile pentru zona de utilizare în cazul unei autorizări de extindere a zonei de utilizare, astfel cum este prevăzută la articolul 14 alineatul (1) litera (c), sunt limitate la normele naționale aplicabile și la compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea pentru zona de utilizare extinsă. ANS-urile pentru zona de utilizare nu repetă verificările efectuate deja cu ocazia autorizării anterioare.
- (5) În conformitate cu articolele 6 și 14 din Directiva (UE) 2016/797, ANS-urile pentru zona de utilizare verifică, în plus față de aspectele prevăzute în anexa III, dacă au fost înregistrate informații relevante în temeiul articolului 8 alineatul (2) și țin cont de acestea la evaluarea cererii. Orice probleme invocate sunt înregistrate în registrul de probleme prevăzut la articolul 41.
- (6) ANS-urile pentru zona de utilizare emit un dosar de evaluare, care conține următoarele:
- (a) o declarație clară din care să reiasă dacă rezultatul evaluării este negativ sau pozitiv conform cererii solicitantului pentru zona de utilizare vizată și, după caz, condițiile de utilizare și restricțiile;
 - (b) o sinteză a evaluărilor efectuate;
 - (c) un raport bazat pe registrul de probleme pentru zona de utilizare vizată;
 - (d) o listă de verificare completată, care să ateste că au fost evaluate toate aspectele enumerate în anexa III.

Articolul 41

Clasificarea problemelor

- (1) Entitatea de autorizare și, dacă este cazul, ANS-urile pentru zona de utilizare relevante înregistrează problemele identificate în decursul activității lor de evaluare a dosarului cererii, într-un registru de probleme, și le clasifică după cum urmează:
- (a) „tip 1”: problemă care necesită un răspuns din partea solicitantului pentru înțelegerea dosarului cererii;
 - (b) „tip 2”: problemă care poate duce la o modificare a dosarului cererii sau la luarea unei măsuri minore de către solicitant; măsura care trebuie luată este lăsată la aprecierea solicitantului și nu împiedică emiterea autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului;

- (c) „tip 3”: problemă care necesită o modificare a dosarului cererii de către solicitant, dar care nu împiedică emiterea autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului cu condiții suplimentare și/sau mai restrictive de utilizare a vehiculului, precum și cu alte restricții față de cele prevăzute de solicitant în cererea sa; problema trebuie însă abordată în vederea emiterii autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului; orice măsură care urmează să fie luată de solicitant pentru a rezolva problema este propusă de solicitant și este stabilită de comun acord cu partea care a identificat problema;
- (d) „tip 4”: problemă care necesită o modificare a dosarului cererii de către solicitant; autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului nu este acordată decât dacă problema este rezolvată; orice măsură care urmează să fie luată de solicitant pentru a rezolva problema este propusă de solicitant și este stabilită de comun acord cu partea care a identificat problema. Problema de tip 4, include în special, neconformitatea în temeiul articolului 26 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797.

(2) În urma răspunsului sau a măsurii luate de solicitant în funcție de problemă, entitatea de autorizare sau ANS-urile pentru zona de utilizare relevante revaluează problemele identificate, le reclasifică, dacă este relevant, și atribuie fiecărei probleme identificate una dintre următoarele stări:

- (a) „problemă în așteptare”, atunci când dovezile furnizate de solicitant nu sunt satisfăcătoare și mai sunt necesare informații suplimentare;
- (b) „problemă rezolvată”, atunci când solicitantul a furnizat un răspuns adecvat și nu mai rămâne niciun motiv de îngrijorare rezidual.

Articolul 42

Dubiu justificat

(1) În cazul în care există un dubiu justificat, entitatea de autorizare și/sau ANS-urile pentru zona de utilizare relevante pot, în mod alternativ, să recurgă la una sau mai multe dintre următoarele acțiuni:

- (a) să efectueze o verificare mai profundă și mai detaliată a informațiilor prezentate în cerere;
- (b) să ceară informații suplimentare din partea solicitantului;
- (c) să ceară solicitantului să efectueze teste pe rețea.

(2) Solicitarea din partea entității de autorizare și/sau a ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante menționează chestiunea care necesită o acțiune din partea solicitantului, însă nu menționează natura sau cuprinsul măsurilor corective care trebuie luate de solicitant. Solicitantul decide cu privire la modalitatea cea mai adecvată de a răspunde la cererea adresată de entitatea de autorizare și/sau de ANS-urile pentru zona de utilizare relevante.

(3) Entitatea de autorizare se coordonează cu ANS-urile pentru zona de utilizare relevante cu privire la măsurile propuse de solicitant.

(4) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolul 35, entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante folosesc registrul de probleme menționat la articolul 41 pentru a gestiona orice dubii justificate. Întotdeauna, un dubiu justificat:

- (a) este clasificat ca fiind o problemă de tip 4 în temeiul articolului 41 alineatul (1) litera (d);
- (b) este însoțit de o justificare; și
- (c) include o descriere clară a problemei la care trebuie să răspundă solicitantul.

(5) În cazul în care solicitantul este de acord să prezinte informații suplimentare, în temeiul alineatului (1) literele (b) și (c), la solicitarea entității de autorizare și/sau a ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante, intervalul de timp pentru prezentarea informațiilor suplimentare este stabilit în conformitate cu articolul 34 alineatele (5) și (6).

(6) În cazul în care este posibil să se elimine un dubiu justificat prin introducerea unor condiții de utilizare a vehiculului suplimentare și/sau mai restrictive, precum și a altor restricții față de cele menționate de solicitant în cererea sa, iar solicitantul este de acord cu acest lucru, o autorizație de tip a vehiculului și/sau o autorizație de introducere pe piață a vehiculului poate fi emisă cu astfel de condiții de utilizare a vehiculului și alte restricții.

(7) În cazul în care solicitantul nu este de acord să prezinte informații suplimentare pentru a elimina dubiul justificat invocat de entitatea de autorizare și/sau de ANS-urile pentru zona de utilizare relevante, entitatea de autorizare ia o decizie pe baza informațiilor disponibile.

*Articolul 43***Verificările care trebuie efectuate de entitatea de autorizare cu privire la evaluările realizate de ANS-urile pentru zona de utilizare relevante**

- (1) Entitatea de autorizare verifică dacă evaluările realizate de ANS-urile pentru zona de utilizare sunt consecvente între ele în ceea ce privește rezultatele evaluărilor menționate la articolul 40 alineatul (6) litera (a).
- (2) În cazul în care rezultatul verificării menționate la alineatul (1) demonstrează că evaluările ANS-urilor pentru zona de utilizare sunt consecvente, entitatea de autorizare verifică dacă:
 - (a) listele de verificare menționate la articolul 40 alineatul (6) litera (d) au fost completate integral;
 - (b) toate problemele relevante au fost rezolvate.
- (3) În cazul în care rezultatul verificării de la alineatul (1) demonstrează că evaluările nu sunt consecvente, entitatea de autorizare solicită ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante să efectueze cercetări suplimentare cu privire la motive. Ca urmare a acestor cercetări, în mod alternativ, se aplică una sau ambele situații de mai jos:
 - (a) entitatea de autorizare își poate revizui evaluarea, menționată la articolul 39;
 - (b) ANS-urile pentru zona de utilizare relevante își pot revizui evaluarea.
- (4) Rezultatele cercetărilor ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante, menționate la alineatul (3), sunt transmise tuturor ANS-urilor pentru zona de utilizare implicate în cererea de autorizare de tip a vehiculului și/sau de autorizare a vehiculului.
- (5) În cazul în care o listă de verificare, menționată la alineatul (2) litera (a), este incompletă sau dacă există probleme care nu au fost rezolvate, în conformitate cu alineatul (2) litera (b), entitatea de autorizare solicită ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante să efectueze cercetări suplimentare privind motivele.
- (6) ANS-urile pentru zona de utilizare prezintă răspunsuri la solicitările entității de autorizare în ceea ce privește inconsecvențele din evaluări, menționate la alineatul (3), caracterul incomplet al listelor de verificare menționate la alineatul (2) litera (a) și/sau problemele care nu sunt rezolvate, în conformitate cu alineatul (2) litera (b). Entitatea de autorizare ține cont pe deplin de evaluările efectuate de ANS-urile pentru zona de utilizare în ceea ce privește normele naționale aplicabile. Amploarea verificărilor efectuate de entitatea de autorizare este limitată la consecvența evaluărilor și la caracterul complet al evaluărilor menționate la alineatele (1) și (2).
- (7) În cazul în care există divergențe între entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante, se aplică procedura de arbitraj menționată la articolul 21 alineatul (7) din Directiva (UE) 2016/797.

*Articolul 44***Arbitrajul în temeiul articolului 21 alineatul (7) din Directiva (UE) 2016/797 și al articolului 12 alineatul (4) litera (b) din Regulamentul (UE) 2016/796**

În cazul în care agenția acționează ca entitate de autorizare, ea poate suspenda procesul de autorizare, în consultare cu ANS-urile pentru zona de utilizare relevante, în timpul cooperării necesare pentru a ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă și, dacă este cazul, până când comisia pentru soluționarea contestațiilor ia o decizie în termenele prevăzute la articolul 21 alineatul (7) din Directiva (UE) 2016/797. Agenția prezintă solicitantului motivele suspendării.

*Articolul 45***Finalizarea evaluării cererii**

- (1) Entitatea de autorizare se asigură de faptul că procesul de evaluare a cererii a fost desfășurat în mod corect, verificând în mod independent dacă:
 - (a) diferitele etape ale procesului de evaluare a cererii au fost aplicate în mod corect;
 - (b) există suficiente dovezi pentru a atesta faptul că toate aspectele relevante ale cererii au fost evaluate;
 - (c) au fost primite din partea solicitantului răspunsuri scrise la problemele de tipul 3 și 4 și la solicitările de informații suplimentare;

- (d) toate problemele de tipul 3 și 4 au fost rezolvate sau, dacă nu au fost rezolvate, sunt prezentate împreună cu motive clar documentate;
 - (e) evaluările și deciziile luate sunt documentate, corecte și consecvente;
 - (f) concluziile stabilite sunt bazate pe dosarele de evaluare și reflectă evaluarea în ansamblu.
- (2) În cazul în care se concluzionează că procesul de evaluare a cererii a fost aplicat în mod corect, este suficientă o confirmare a aplicării corecte a alineatului (1), însoțită de eventualele observații.
- (3) În cazul în care se concluzionează că procesul de evaluare a cererii nu a fost aplicat în mod corect, se menționează în mod clar și specific motivele care stau la baza concluziei respective.
- (4) La finalizarea activităților de evaluare, entitatea de autorizare întocmește un dosar de evaluare care vizează alineatul (2) sau (3), pe baza dosarelor de evaluare emise în conformitate cu articolul 39 alineatul (5) și cu articolul 40 alineatul (6).
- (5) Entitatea de autorizare prezintă motive documentate pentru concluzia sa în dosarul de evaluare menționat la alineatul (4).

Articolul 46

Decizia de autorizare sau refuzul de a acorda autorizația

- (1) Entitatea de autorizare ia o decizie de a emite autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului sau de a refuza cererea, în termen de o săptămână de la încheierea evaluării, fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolul 34. Decizia respectivă este luată pe baza motivelor documentate menționate la articolul 45 alineatul (5).
- (2) Autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului este emisă de entitatea de autorizare în cazul în care evaluarea aspectelor enumerate în anexa II și, dacă este cazul, în anexa III vine în sprijinul unei asigurări rezonabile a faptului că solicitantul și actorii care sprijină solicitantul și-au îndeplinit responsabilitățile în măsura necesară, în conformitate cu articolul 38.
- (3) În cazul în care evaluarea aspectelor enumerate în anexa II și, dacă este cazul, în anexa III nu vine în sprijinul unei asigurări rezonabile a faptului că solicitantul și actorii care sprijină solicitantul și-au îndeplinit obligațiile și responsabilitățile în măsura necesară, în conformitate cu articolul 38, entitatea de autorizare refuză cererea.
- (4) În decizia sa, entitatea de autorizare menționează următoarele:
- (a) orice condiții de utilizare a vehiculului și alte restricții;
 - (b) motivele care au stat la baza deciziei;
 - (c) posibilitatea și mijloacele de contestare a deciziei, precum și termenele relevante.
- (5) Condițiile de utilizare a vehiculului și alte restricții sunt definite în funcție de caracteristicile de proiectare de bază ale tipului de vehicul.
- (6) Decizia de autorizare nu conține condiții limitate de timp privind utilizarea vehiculului și alte restricții de acest gen, decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:
- (a) acest lucru este necesar deoarece înainte de emiterea autorizației nu se poate dovedi integral conformitatea cu STI-urile și/sau cu normele naționale; și/sau
 - (b) STI-urile și/sau normele naționale impun solicitantului să prezinte o estimare plauzibilă a conformității.

Autorizația poate apoi să includă o condiție ca utilizarea în practică să demonstreze performanța în conformitate cu estimarea într-o perioadă de timp dată.

- (7) Decizia finală de emitere a autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului ori de refuzare a cererii este înregistrată în cadrul ghișeului unic și comunicată prin intermediul ghișeului unic, împreună cu dosarele de evaluare, solicitantului și ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante.

(8) În cazul în care prin decizie fie se refuză cererea, fie se emite autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului sub rezerva unor condiții diferite de utilizare a vehiculului și a altor restricții față de cele menționate de solicitant în cererea sa, solicitantul poate cere entității de autorizare să își revizuiască decizia în conformitate cu articolul 51 din prezentul regulament. În cazul în care solicitantul nu este mulțumit de răspunsul entității de autorizare, el poate introduce o contestație pe lângă autoritatea competentă în conformitate cu articolul 21 alineatul (11) din Directiva (UE) 2016/797.

CAPITOLUL 7

DOCUMENTAȚIA FINALĂ

Articolul 47

Documentația finală pentru autorizația de tip a vehiculului și/sau pentru autorizația de introducere pe piață a vehiculului

- (1) O autorizație de tip a vehiculului și/sau o autorizație de introducere pe piață a vehiculului este acordată sub forma unui document care cuprinde informațiile menționate la articolul 48 și/sau la articolul 49.
- (2) Autorizației de tip a vehiculului și/sau autorizației de introducere pe piață a vehiculului emise i se atribuie un număr european de identificare (NEI) a cărui structură și al cărui conținut sunt stabilite și administrate de agenție.
- (3) În autorizația de tip a vehiculului și/sau în autorizația de introducere pe piață a vehiculului pot fi incluse condiții de utilizare a vehiculului și alte restricții diferite față de cele menționate de solicitant în cererea sa.
- (4) Entitatea de autorizare datează și semnează corespunzător autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului.
- (5) Entitatea de autorizare se asigură de faptul că decizia emisă în conformitate cu articolul 46 și dosarul însoțitor complet al deciziei respective sunt arhivate în conformitate cu articolul 52.

Articolul 48

Informațiile din autorizația de tip a vehiculului emisă

Autorizația de tip a vehiculului care a fost emisă de entitatea de autorizare conține următoarele informații:

- (a) temeiul juridic care împuternicește entitatea de autorizare să emită autorizația de tip a vehiculului;
- (b) menționarea:
 - (i) entității de autorizare;
 - (ii) cererii;
 - (iii) cazului de autorizare prevăzut la articolul 14;
 - (iv) solicitantului autorizației de tip a vehiculului;
 - (v) NEI asociat autorizației de tip a vehiculului;
- (c) menționarea caracteristicilor de proiectare de bază ale tipului de vehicul:
 - (i) prevăzute în certificatul de tip și/sau în cel de examinare a proiectului;
 - (ii) zona de utilizare a vehiculului;
 - (iii) condițiile de utilizare a vehiculului și alte restricții;
 - (iv) trimiterea, în temeiul dispozițiilor de la articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013, inclusiv identificarea și versiunea documentului, la declarația scrisă a părții care înaintează propunerea menționate la articolul 3 punctul 11 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013, vizând tipul de vehicul;
- (d) menționarea:
 - (i) numărului de identificare a tipului de vehicul, în conformitate cu anexa II la Decizia 2011/665/UE a Comisiei ⁽¹⁾;
 - (ii) variantelor tipului de vehicul, după caz;

⁽¹⁾ Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare [notificată cu numărul C(2011) 6974] (JO L 264, 8.10.2011, p. 32-54).

- (iii) versiunilor tipului de vehicul, după caz;
- (iv) valorilor parametrilor stabiliți în STI-uri și, după caz, în normele naționale, pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și zona de utilizare;
- (v) conformității tipului de vehicul cu STI-urile și cu seturile de norme naționale relevante, în ceea ce privește parametrii menționați la alineatul (1) litera (d) punctul (iv);
- (e) trimiterea la declarațiile CE de verificare a subsistemelor;
- (f) trimiterea la alte acte legislative ale Uniunii sau naționale cu care tipul de vehicul este în conformitate;
- (g) trimiterea la motivele documentate pentru decizia menționată la articolul 45 alineatul (5);
- (h) data și locul deciziei de emitere a autorizației de tip a vehiculului;
- (i) semnatarul deciziei de emitere a autorizației de tip a vehiculului; și
- (j) posibilitatea și mijloacele de contestare a deciziei, precum și termenele relevante, inclusiv informații despre procedurile de soluționare a contestațiilor la nivel național.

Articolul 49

Informațiile din autorizația de introducere pe piață a vehiculului emisă

Autorizația de introducere pe piață a vehiculului care a fost emisă de entitatea de autorizare conține următoarele informații:

- (a) temeiul juridic care împuternicește entitatea de autorizare să emită autorizația de introducere pe piață a vehiculului;
- (b) menționarea:
 - (i) entității de autorizare;
 - (ii) cererii;
 - (iii) cazului de autorizare prevăzut la articolul 14;
 - (iv) solicitantului autorizației de introducere pe piață a vehiculului;
 - (v) NEI asociat autorizației de introducere pe piață a vehiculului;
- (c) trimiterea la înregistrarea tipului de vehicul în ERATV, inclusiv informațiile despre varianta tipului de vehicul și/sau versiunea tipului de vehicul, după caz;
- (d) menționarea:
 - (i) vehiculelor;
 - (ii) zonelor de utilizare;
 - (iii) condițiilor de utilizare a vehiculului și altor restricții;
- (e) trimiterea la declarațiile CE de verificare a subsistemelor;
- (f) trimiterea la alte acte legislative ale Uniunii sau naționale cu care vehiculul este în conformitate;
- (g) trimiterea la motivele documentate pentru decizia menționată la articolul 45 alineatul (5);
- (h) în cazul unei autorizări în conformitate cu tipul în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (e), trimiterea la declarația de conformitate cu un tip de vehicul autorizat, inclusiv informații despre versiunea tipului de vehicul și/sau varianta tipului de vehicul, după caz;
- (i) data și locul deciziei de emitere a autorizației de introducere pe piață a vehiculului;
- (j) semnatarul deciziei de emitere a autorizației de introducere pe piață a vehiculului; și
- (k) posibilitatea și mijloacele de contestare a deciziei, precum și termenele relevante, inclusiv informații despre procedurile de soluționare a contestațiilor la nivel național.

Articolul 50

Înregistrarea în ERATV și în ERADIS

- (1) Entitatea de autorizare efectuează înregistrări în ERATV pe baza informațiilor furnizate de solicitant în cererea de autorizație de tip a vehiculului. Solicitantul este responsabil pentru integritatea datelor furnizate entității de autorizare. Entitatea de autorizare este responsabilă pentru verificarea consecvenței datelor furnizate de solicitant și pentru publicarea datelor introduse în ERATV.
- (2) Entitatea de autorizare se asigură de faptul că baza de date privind interoperabilitatea și siguranța a Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERADIS) a fost actualizată în mod corespunzător înainte de acordarea unei autorizații de tip a vehiculului și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a vehiculului.
- (3) În cazul modificărilor efectuate în temeiul articolului 15 alineatul (1) litera (c) și alineatul (3), entitatea de autorizare înregistrează în ERATV noua versiune a unui tip de vehicul sau noua versiune a unei variante de tip de vehicul, pe baza informațiilor furnizate de titularul autorizației de tip a vehiculului. Titularul autorizației de tip a vehiculului este responsabil pentru integritatea datelor furnizate entității de autorizare. Entitatea de autorizare este responsabilă pentru verificarea consecvenței datelor furnizate de titularul autorizației de tip a vehiculului și pentru publicarea datelor introduse în ERATV.

Până la înregistrarea noii versiuni a unui tip de vehicul sau a noii versiuni a unei variante de tip de vehicul, vehiculele modificate pentru a fi în conformitate cu noua versiune pot fi puse deja în exploatare fără întârziere.

Articolul 51

Revizuirea în temeiul articolului 21 alineatul (11) din Directiva (UE) 2016/797

- (1) În cazul în care decizia entității de autorizare conține un refuz sau condiții diferite de utilizare a vehiculului și alte restricții față de cele menționate de solicitant în cererea sa, solicitantul poate cere revizuirea deciziei în termen de o lună de la data primirii acesteia. Cererea respectivă este depusă de solicitant prin intermediul ghișeului unic.
- (2) Cererea de revizuire include o listă a aspectelor care, în opinia solicitantului, nu au fost luate în considerare în mod corespunzător în cadrul procesului de autorizare a vehiculului
- (3) Orice informații suplimentare care au fost elaborate și transmise prin intermediul ghișeului unic după data emiterii deciziei privind autorizarea nu sunt admisibile ca dovezi.
- (4) Entitatea de autorizare, dacă este cazul în coordonare cu ANS-urile pentru zona de utilizare relevante, asigură imparțialitatea procesului de revizuire.
- (5) Procesul de revizuire abordează problemele care justifică decizia negativă a entității de autorizare conform cererii solicitantului.
- (6) În cazul în care agenția acționează ca entitate de autorizare, o decizie de anulare sau nu a deciziei sale este supusă revizuirii în coordonare cu ANS-urile pentru zona de utilizare relevante, după caz.
- (7) Entitatea de autorizare confirmă sau anulează prima sa decizie în termen de două luni de la data primirii cererii de revizuire. Decizia este comunicată părților relevante prin intermediul ghișeului unic.

Articolul 52

Arhivarea unei decizii și a dosarului însoțitor complet pentru decizia emisă în conformitate cu articolul 46

- (1) Decizia și dosarul însoțitor complet pentru decizia emisă în conformitate cu articolul 46 sunt păstrate în cadrul ghișeului unic timp de cel puțin 15 ani.
- (2) Dosarul însoțitor complet pentru decizia entității de autorizare emisă în conformitate cu articolul 46 include toate documentele utilizate de entitatea de autorizare și dosarele de evaluare ale ANS-urilor pentru zona de utilizare relevante.

(3) După expirarea duratei de păstrare prevăzute la alineatul (1), decizia emisă în conformitate cu articolul 46 pentru emiterea unei autorizații de tip a vehiculului și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a vehiculului, precum și dosarul său însoțitor complet sunt mutate într-o arhivă istorică și păstrate timp de cinci ani de la încheierea duratei de exploatare a vehiculului, astfel cum este înscrisă în registrul menționat la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797.

CAPITOLUL 8

SUSPENDAREA, REVOCAREA SAU MODIFICAREA UNEI AUTORIZAȚII EMISE

Articolul 53

Suspendarea, revocarea sau modificarea unei autorizații emise

- (1) Entitatea de autorizare poate aplica măsuri de siguranță temporare sub forma suspendării unei autorizații de tip a unui vehicul în conformitate cu articolul 26 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797.
- (2) În cazurile menționate la articolul 26 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797 și în urma revizuirii măsurilor luate pentru soluționarea riscului grav la adresa siguranței, entitatea de autorizare care a emis autorizația poate decide să revoce sau să modifice autorizația în conformitate cu articolul 26 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797.
- (3) Solicitantul poate introduce o contestație împotriva deciziei de revocare sau de modificare a unei autorizații în conformitate cu articolul 26 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/797.
- (4) Entitatea de autorizare informează agenția în cazul în care există o decizie de revocare sau de modificare a unei autorizații și își motivează decizia. Agenția informează toate ANS-urile cu privire la decizia de revocare sau de modificare a unei autorizații și cu privire la motivele deciziei.

Articolul 54

Efectul suspendării, al revocării sau al modificării unei autorizații emise asupra înregistrării în ERATV, în ERADIS și în registrele vehiculelor

- (1) Atunci când entitatea de autorizare ia o decizie de revocare, de suspendare sau de modificare a unei autorizații de tip a unui vehicul, ea actualizează ERATV în consecință, sub rezerva dispozițiilor de la articolul 26 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797, și asigură actualizarea corespunzătoare a ERADIS.
- (2) Statul membru în care este înmatriculat vehiculul se asigură de faptul că orice decizie de revocare sau de modificare a unei autorizații de tip a vehiculului și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a vehiculului se reflectă în registrul menționat la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797.

CAPITOLUL 9

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 55

Dispoziții tranzitorii

- (1) În cazul în care o ANS admite că nu va putea emite o autorizație a vehiculului în conformitate cu Directiva 2008/57/CE înainte de data relevantă în statul membru în cauză, aceasta informează imediat solicitantul și agenția.
- (2) În cazul menționat la articolul 21 alineatul (8) din Directiva (UE) 2016/797, solicitantul decide dacă să fie evaluat în continuare de ANS sau să depună o cerere la agenție. Solicitantul informează ambele organisme și se aplică următoarele:
 - (a) în cazurile în care solicitantul a decis să depună o cerere la agenție, ANS transferă agenției dosarul cererii și rezultatele evaluării sale. Agenția acceptă evaluarea realizată de ANS;
 - (b) în cazurile în care solicitantul a decis să continue cu ANS, aceasta finalizează evaluarea cererii și decide cu privire la autorizația de tip a vehiculului și/sau la autorizația de introducere pe piață a vehiculului în conformitate cu articolul 21 din Directiva (UE) 2016/797 și cu prezentul regulament.
- (3) În cazul în care zona de utilizare nu este limitată la un singur stat membru, entitatea de autorizare este agenția și se aplică procedura prevăzută la alineatul (2) litera (a).

(4) În cazurile prevăzute la alineatele (2) și (3), solicitantul depune o cerere revizuită de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului, prin intermediul ghișeului unic, în conformitate cu prezentul regulament. Solicitantul poate cere entităților de autorizare implicate asistență pentru completarea dosarului.

(5) O autorizație a vehiculului și/sau o autorizație de tip a vehiculului emisă de agenție între 16 iunie 2019 și 16 iunie 2020 exclude rețeaua sau rețelele din oricare dintre statele membre care au notificat agenția și Comisia în conformitate cu articolul 57 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797 și care nu au transpus încă directiva respectivă și nu au pus în aplicare măsurile de transpunere a acesteia la nivel național. ANS-urile din statele membre care au transmis o astfel de notificare:

(a) tratează o autorizație de tip a unui vehicul emisă de agenție ca fiind echivalentă cu autorizația pentru tipurile de vehicule emisă în conformitate cu articolul 26 din Directiva 2008/57/CE și aplică articolul 26 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE cu privire la acest tip de vehicul;

(b) acceptă o autorizație a vehiculului emisă de agenție ca fiind echivalentă cu prima autorizație emisă în conformitate cu articolul 22 sau 24 din Directiva 2008/57/CE și emit o autorizație suplimentară în conformitate cu articolul 23 sau 25 din Directiva 2008/57/CE.

(6) În cazurile menționate la alineatul (2) litera (a) și la alineatul (5), ANS cooperează și se coordonează cu agenția pentru a efectua evaluarea elementelor prevăzute la articolul 21 alineatul (5) litera (a) din Directiva (UE) 2016/797.

(7) Vagoanele de marfă care sunt conforme cu punctul 7.1.2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013 (STI WAG) și cu o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul sunt tratate, între 16 iunie 2019 și 16 iunie 2020, drept vehicule cu o autorizație de punere în funcțiune în sensul Directivei 2008/57/CE de către statele membre care au notificat agenția și Comisia în conformitate cu articolul 57 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797 și care nu au transpus încă directiva respectivă și nu au pus în aplicare măsurile de transpunere a acesteia la nivel național.

Articolul 56

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea sa în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

El se aplică de la 16 iunie 2019 în statele membre care nu au notificat agenția și Comisia în conformitate cu articolul 57 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797. Se aplică în toate statele membre de la 16 iunie 2020.

Cu toate acestea, articolul 55 alineatul (1) se aplică de la 16 februarie 2019 în toate statele membre. Măsurile de facilitare prevăzute la articolul 55 alineatele (2), (3), (4) și (6) sunt puse la dispoziție de la 16 februarie 2019. Articolul 55 alineatul (5) se aplică de la 16 iunie 2019 în toate statele membre.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 4 aprilie 2018.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I

Conținutul cererii

(M) înseamnă informații obligatorii care trebuie prezentate de solicitant.

(O) înseamnă informații opționale, care pot fi totuși prezentate de solicitant.

1. Tip de cerere (M):

1.1. Autorizație de tip

(a) Variante ale tipului de vehicul (dacă este cazul)

(b) Versiuni ale tipului de vehicul (dacă este cazul)

1.2. Autorizație de introducere pe piață

(a) Vehicul unic; sau

(b) Serie de vehicule

2. Caz de autorizare (M):

2.1. Prima autorizare

2.2. O nouă autorizare

2.3. Extinderea zonei de utilizare

2.4. Reînnoirea autorizației de tip

2.5. Autorizare în conformitate cu tipul

3. Zona de utilizare (M):

3.1. State membre

3.2. Rețele (per stat membru)

3.3. Stații având caracteristici de rețea similare în statele membre învecinate atunci când stațiile respective se află în apropierea graniței, astfel cum este prevăzut la articolul 21 alineatul (8) din Directiva (UE) 2016/797 (dacă este cazul)

3.4. Definierea zonei de utilizare extinse (se aplică doar în cazul de autorizare „Extinderea zonei de utilizare”)

3.5. Întreaga rețea a UE

4. Autoritatea emitentă (M):

4.1. agenția; sau

4.2. autoritatea națională de siguranță din statul membru [se aplică doar în cazul unei zone de utilizare limitate la un singur stat membru și cerută de solicitant conform celor prevăzute la articolul 21 alineatul (8) din Directiva (UE) 2016/797].

5. Informații privind solicitantul:

5.1. Denumire juridică (M)

5.2. Numele solicitantului (M)

5.3. Acronim (O)

5.4. Adresa poștală completă (M)

5.5. Telefon (M)

5.6. Fax (O)

5.7. E-mail (M)

5.8. Site web (O)

5.9. Număr TVA (O)

5.10. Alte informații relevante (O)

6. Informații privind persoana de contact:

- 6.1. Prenume (M)
- 6.2. Nume (M)
- 6.3. Titlu sau funcție (M)
- 6.4. Adresa poștală completă (M)
- 6.5. Telefon (M)
- 6.6. Fax (O)
- 6.7. E-mail (M)
- 6.8. Limbi utilizate (M)

7. Titularul autorizației de tip a vehiculului actuale (nu se aplică la prima autorizare) (M):

- 7.1. Denumire juridică (M)
- 7.2. Numele titularului autorizației de tip (M)
- 7.3. Acronim (O)
- 7.4. Adresa poștală completă (M)
- 7.5. Telefon (M)
- 7.6. Fax (O)
- 7.7. E-mail (M)
- 7.8. Site web (O)
- 7.9. Număr TVA (M)
- 7.10. Alte informații relevante (O)

8. Informații despre organismele de evaluare (M):

- 8.1. Organism (organisme) notificat(e):
 - (a) Denumire juridică (M)
 - (b) Numele organismului notificat (M)
 - (c) Numărul de identificare al organismului notificat (M)
 - (d) Acronim (O)
 - (e) Adresa poștală completă (M)
 - (f) Telefon (M)
 - (g) Fax (O)
 - (h) E-mail (M)
 - (i) Site web (O)
 - (j) Număr TVA (M)
 - (k) Alte informații relevante (O)
- 8.2. Organism (organisme) desemnat(e):
 - (a) Denumire juridică (M)
 - (b) Numele organismului desemnat (M)
 - (c) Acronim (O)
 - (d) Adresa poștală completă (M)
 - (e) Telefon (M)
 - (f) Fax (O)

- (g) E-mail (M)
 - (h) Site web (O)
 - (i) Număr TVA (M)
 - (j) Alte informații relevante (O)
- 8.3. Organism de evaluare (MSC ER), nu se aplică în cazul autorizării în conformitate cu tipul:
- (a) Denumire juridică (M)
 - (b) Numele organismului de evaluare (MSC ER) (M)
 - (c) Acronim (O)
 - (d) Adresa poștală completă (M)
 - (e) Telefon (M)
 - (f) Fax (O)
 - (g) E-mail (M)
 - (h) Site web (O)
 - (i) Număr TVA (M)
 - (j) Alte informații relevante (O)
9. **Implicare prealabilă:**
- 9.1. Trimitere la situația de referință pentru implicarea prealabilă (O)
 - 9.2. Alte informații relevante despre proiect (O)
10. **Descrierea tipului de vehicul** [(*) a se specifica în conformitate cu anexa II la Decizia 2011/665/UE] (M):
- 10.1. Numărul de identificare al tipului (*)
 - 10.2. Versiuni ale tipului de vehicul (dacă este cazul)
 - 10.3. Variante ale tipului de vehicul (dacă este cazul):
 - 10.4. Data înregistrării în ERATV (*) (nu se aplică la prima autorizare)
 - 10.5. Denumirea tipului (*)
 - 10.6. Denumirea alternativă a tipului (*) (dacă este cazul)
 - 10.7. Categorie (*)
 - 10.8. Subcategorie (*)
11. **Informații despre vehicule (a se specifica în conformitate cu Decizia 2007/756/UE ⁽¹⁾, dacă există)** (M)
- 11.1. Numerele NEV sau numerele pre-rezervate ale vehiculelor
 - 11.2. Alt element de identificare a vehiculelor atunci când numerele NEV sau cele pre-rezervate ale vehiculelor nu sunt disponibile
12. **Trimiterea la autorizația de tip a vehiculului existentă (nu se aplică la prima autorizare)** (M)
13. **Descrierea modificărilor față de tipul de vehicul autorizat (se aplică doar în cazul unei noi autorizări)** (M)
14. **Condiții de utilizare a vehiculului și alte restricții (a se specifica în conformitate cu anexa II la Decizia 2011/665/UE)** (M):
- 14.1. Restricții codificate
 - 14.2. Restricții necodificate

(¹) Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE [notificată cu numărul C(2007) 5357] (JO L 305, 23.11.2007, p. 30).

15. **Funcții suplimentare CCS (M)**16. **Norme aplicabile (M):**16.1. STI-uri, inclusiv referința juridică din *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*

16.2. Clauze specifice ale STI-urilor pentru o zonă de utilizare care vizează întreaga rețea a UE (dacă este cazul)

16.3. Menționarea unei selecții de cerințe dintr-o versiune mai nouă a STI față de STI aplicabilă în cazul evaluării (inclusiv cerințe retrase) (dacă este cazul)

16.4. Norme naționale (dacă este cazul)

16.5. Neaplicarea STI-urilor în conformitate cu dispozițiile articolului 7 din Directiva (UE) 2016/797 (dacă este cazul)

16.6. Norme aplicabile pentru zona de utilizare extinsă.

16.7. STI-uri și/sau norme naționale actualizate (se aplică doar în cazul reînnoirii autorizației de tip)

17. **Confirmarea și semnătura solicitantului (M)**18. **Anexe (M):**

Informațiile care sunt incluse în cerere sunt specificate per caz de autorizare. Un marcaj (x) în coloana aferentă cazului de autorizare aplicabil indică faptul că informațiile sunt obligatorii (M) pentru cazul de autorizare respectiv.

		Prima autorizare	Reînnoirea autorizației de tip	Extinderea zonei de utilizare	O nouă autorizare	Autorizare în conformitate cu tipul
18.1	<p>Dovezile justificative pentru capturarea cerințelor în conformitate cu articolul 13 alineatul (1).</p> <p>Dacă solicitantul folosește metodologia prevăzută în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 402/2013, dovezile justificative constau în declarația părții care înaintează propunerea, menționată la articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013, și în raportul de evaluare a siguranței menționat la articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013.</p> <p>Dacă se folosește altă metodologie, dovezile care trebuie prezentate sunt cele necesare pentru a demonstra că metodologia respectivă oferă același nivel de asigurare ca metodologia prevăzută în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 402/2013.</p>	X		X	X	
18.2	Tabel structural care indică unde se găsesc informațiile necesare pentru aspectele care trebuie evaluate conform anexelor II și III	X	X	X	X	
18.3	Deciziile relevante pentru neaplicarea STI-urilor conform articolului 7 din Directiva (UE) 2016/797 (dacă este cazul)	X	X	X	X	X
18.4	Declarație de conformitate cu tipul și documentația aferentă [articolul 24 din Directiva (UE) 2016/797]					X

		Prima autorizare	Reînnoirea autorizației de tip	Extinderea zonei de utilizare	O nouă autorizare	Autorizare în conformitate cu tipul
18.5	Declarații CE de verificare a subsistemelor mobile, inclusiv dosarele tehnice însoțitoare [articolul 15 din Directiva (UE) 2016/797].	X	X	X	X	
18.6	Dosarul care însoțește cererea și decizia aferentă autorizației anterioare sau, dacă este cazul, trimiterea la decizia emisă în conformitate cu articolul 46 și la dosarul însoțitor complet pentru decizia arhivată în ghișeul unic.		X	X	X	
18.7	Precizarea și, dacă este cazul ⁽¹⁾ , descrierea metodologiei utilizate pentru capturarea cerințelor în ceea ce privește: (a) cerințele esențiale pentru subsisteme, astfel cum sunt menționate la articolul 3 și în anexa III la Directiva (UE) 2016/797; (b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor în cadrul vehiculului; (c) integrarea în condiții de siguranță a subsistemelor în cadrul vehiculului; și (d) compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua din zona de utilizare.	X		X	X	
18.8	MSC privind evaluarea riscurilor, raportul de evaluare a siguranței [articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013] care vizează capturarea cerințelor în ceea ce privește cerințele esențiale „în materie de siguranță” pentru subsisteme și integrarea în condiții de siguranță între subsisteme.	X		X	X	
18.9	Atunci când nu sunt reglementate integral de STI-uri și/sau de normele naționale, dovezile documentare privind compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua în zona de utilizare.	X		X	X	
18.10	Declarație privind riscurile [articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013], care vizează capturarea cerințelor în cazul cerințelor esențiale „în materie de siguranță” pentru subsisteme și integrarea în condiții de siguranță între subsisteme în cazul aspectelor care nu sunt reglementate de STI-uri și de normele naționale.	X		X	X	

		Prima autorizare	Reînnoirea autorizației de tip	Extinderea zonei de utilizare	O nouă autorizare	Autorizare în conformitate cu tipul
18.11	MSC privind evaluarea riscurilor, raportul de evaluare a siguranței [articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013], care vizează o posibilă modificare a nivelului general de siguranță pentru vehicul			X	X	
18.12	Declarație privind riscurile [articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013], care vizează o posibilă modificare a nivelului general de siguranță pentru vehicul			X	X	
18.13	Informații obligatorii pentru ERATV (conform anexei II la Decizia 2011/665/UE)	X		X	X	
18.14	Documentație privind întreținerea și exploatarea (inclusiv acțiunile de recuperare), atunci când nu este inclusă la punctele 18.4 și/sau 18.5.	X		X	X	

(¹) Metodologie nestandardizată.

ANEXA II

Aspecte de evaluat de către entitatea de autorizare

Informațiile care sunt evaluate de entitatea de autorizare sunt specificate per caz de autorizare. Un marcaj (x) în coloana aferentă cazului de autorizare aplicabil indică faptul că aspectul în cauză este obligatoriu de evaluat pentru cazul de autorizare respectiv.

		Prima autorizare	Reînnoirea autorizației de tip	Extinderea zonei de utilizare	O nouă autorizare	Autorizare în conformitate cu tipul
1	Cererea este în concordanță cu situația de referință pentru implicarea prealabilă (dacă este cazul)	X	X	X	X	X
2	Cazul de autorizare selectat de solicitant este adecvat	X	X	X	X	X
3	STI-urile și alte acte legislative ale Uniunii aplicabile identificate de solicitant sunt corecte	X	X	X	X	
4	Organismele de evaluare a conformității selectate [organism(e) notificat(e), organismul de evaluare (MSC ER)] sunt acreditate sau recunoscute, după caz, în mod corespunzător	X	X	X	X	
5	Neaplicarea STI-urilor în conformitate cu dispozițiile articolului 7 din Directiva (UE) 2016/797: 5.1. valabilitate (durată și zonă de utilizare); 5.2. aplicabilitatea în cazul proiectului; și 5.3. consecvența cu normele identificate și aplicate.	X	X	X	X	X
6	6.1. Este metodologia utilizată pentru capturarea cerințelor adecvată scopului în ceea ce privește următoarele aspecte? (a) a fost utilizată o metodologie standardizată/acceptată? și (b) metoda este destinată și adaptată cerințelor esențiale pe care le vizează? 6.2. Atunci când metodologia aplicată nu este standardizată sau vizează alte cerințe esențiale decât cele cărora le este destinată, se verifică următoarele aspecte pentru a evalua dacă acestea sunt luate în considerare și vizate suficient de metodologie: (a) gradul de evaluare independentă aplicat (b) definirea sistemului (c) identificarea și clasificarea pericolelor (d) principii privind acceptarea riscurilor (e) evaluarea riscurilor	X		X	X	

		Prima autorizare	Reînnoirea autorizației de tip	Extinderea zonei de utilizare	O nouă autorizare	Autorizare în conformitate cu tipul
	<p>(f) cerințele stabilite</p> <p>(g) demonstrarea conformității cu cerințele</p> <p>(h) gestionarea pericolelor (jurnal)</p>					
7	<p>Dovezi suficiente obținute în urma metodologiei utilizate pentru capturarea cerințelor:</p> <p>7.1. Atunci când s-a recurs la procesul de gestionare a riscurilor prevăzut în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 402/2013 ca metodologie pentru capturarea cerințelor, se verifică următoarele:</p> <p>(a) MSC privind evaluarea riscurilor, declarația părții care înaintează propunerea [articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013] este semnată de partea care înaintează propunerea și atestă faptul că toate pericolele identificate și riscurile conexe sunt controlate la un nivel acceptabil.</p> <p>(b) MSC privind evaluarea riscurilor, raportul de evaluare a siguranței [articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013] sprijină declarația părții care înaintează propunerea pentru domeniul de aplicare specificat conform articolului 13 și cel puțin cerința esențială în materie de siguranță pentru subsisteme și integrarea în condiții de siguranță între subsisteme în cadrul vehiculului.</p> <p>7.2. Atunci când s-a recurs la o altă metodologie decât procesul de gestionare a riscurilor prevăzut în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 402/2013 ca metodologie pentru capturarea cerințelor, se verifică următoarele:</p> <p>(a) Definiția sistemului este completă și consecventă cu proiectul vehiculului?</p> <p>(b) Identificarea și clasificarea pericolelor este consecventă și plauzibilă?</p> <p>(c) Toate riscurile au fost gestionate și atenuate în mod corespunzător?</p> <p>(d) Cerințele derivate din gestionarea riscurilor sunt corelate în mod corect cu riscul și cu dovada de conformitate cu cerința?</p> <p>(e) Există o gestionare structurată și consecventă a pericolelor pe parcursul procesului?</p> <p>(f) Există un aviz pozitiv în urma evaluării independente?</p>	X		X	X	

		Prima autorizare	Reînnoirea autorizației de tip	Extinderea zonei de utilizare	O nouă autorizare	Autorizare în conformitate cu tipul
8	<p>Declarații CE de verificare și certificate CE [articolul 15 din Directiva (UE) 2016/797], se verifică:</p> <p>8.1. Semnăturile</p> <p>8.2. Valabilitatea</p> <p>8.3. Domeniul de aplicare</p> <p>8.4. Condițiile de utilizare a vehiculului și alte restricții, cazuri de neconformitate</p> <p>8.5. Neaplicarea STI-urilor (dacă este cazul)</p> <p>8.6. Este vizată întreaga legislație aplicabilă, inclusiv legislația conexasă din afara domeniului feroviar</p> <p>8.7. Elemente constitutive de interoperabilitate (valabilitate, domeniu de aplicare, condiții de utilizare și alte restricții):</p> <p>(a) Certificate de conformitate CE</p> <p>(b) Certificate CE de adecvare pentru utilizare</p>	X	X	X	X	
9	<p>Rapoarte din partea organismelor de evaluare a conformității [articolul 15 din Directiva (UE) 2016/797], se verifică:</p> <p>9.1. Consecvența cu declarațiile CE de verificare și cu certificatele CE</p> <p>9.2. Sunt vizate toate normele aplicabile</p> <p>9.3. Abaterile și neconformitățile (dacă este cazul) sunt identificate și sunt corelate cu cererile de neaplicare</p> <p>9.4. Se permite combinarea modulelor utilizate</p> <p>9.5. Condițiile de utilizare a vehiculului și alte restricții sunt identificate în mod corect și sunt consecvente cu condițiile din cererea de autorizare.</p> <p>9.6. Dovezile justificative utilizate de organismele de evaluare a conformității sunt corelate cu etapele de evaluare aplicabile descrise în STI-uri (revizuirea proiectului, testarea tipului etc.).</p>	X	X	X	X	
10	Verificarea evaluărilor din partea ANS-urilor pentru zona de utilizare, prevăzute la articolul 43	X	X	X	X	

		Prima autorizare	Reînnoirea autorizației de tip	Extinderea zonei de utilizare	O nouă autorizare	Autorizare în conformitate cu tipul
11	Valabilitatea autorizației de tip a vehiculului inițiale		X	X	X	X
12	Autorizația de tip a vehiculului inițială este valabilă pentru zona de utilizare vizată		X		X	X
13	Condițiile existente de utilizare a vehiculului și alte restricții		X	X	X	
14	MSC privind evaluarea riscurilor, raportul de evaluare a siguranței [articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013] care vizează capturarea cerințelor în ceea ce privește cerințele esențiale „în materie de siguranță” pentru subsisteme și integrarea în condiții de siguranță între subsisteme, aviz pozitiv.	X		X	X	
15	MSC privind evaluarea riscurilor, raportul de evaluare a siguranței [articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013] care vizează o posibilă modificare a nivelului general de siguranță pentru vehicul (modificare semnificativă), aviz pozitiv			X	X	
16	Modificările față de tipul de vehicul autorizat sunt descrise în mod suficient și sunt corelate cu MSC privind evaluarea riscurilor, raportul de evaluare a riscurilor [articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013]				X	
17	Declarațiile CE de verificare și certificatele CE sunt actualizate în mod corect în raport cu normele modificate și/sau actualizate		X			
18	Rapoartele din partea organismelor de evaluare a conformității sunt actualizate în mod corect în raport cu normele modificate și/sau actualizate: 18.1 Sunt vizate normele modificate și/sau actualizate 18.2 Există dovezi conform cărora tipul de vehicul îndeplinește în continuare cerințele		X			
19	Dovezi că proiectul tipului de vehicul nu s-a modificat		X	X		
20	Identificarea vehiculului sau a seriei de vehicule vizat(e) de declarația de conformitate cu tipul de vehicul					X
21	Declarație de conformitate cu tipul și documentele justificative [articolul 24 din Directiva (UE) 2016/797]					X

ANEXA III

Aspecte de evaluat de către ANS-urile pentru zona de utilizare relevante

Prezenta anexă nu se aplică atunci când zona de utilizare cuprinde întreaga rețea a UE, iar STI-urile conțin condiții specifice în acest sens.

Informațiile care sunt evaluate de ANS-urile pentru zona de utilizare relevante în raport cu normele naționale pertinente sunt specificate per caz de autorizare. Un marcaj (x) în coloana aferentă cazului de autorizare aplicabil indică faptul că aspectul în cauză este obligatoriu de evaluat pentru cazul de autorizare respectiv

		Prima autorizare	O nouă autorizare	Extinderea zonei de utilizare	Reînnoirea autorizației de tip
1	Cererea este în concordanță cu situația de referință pentru implicarea prealabilă (dacă este cazul)	X	X	X	X
2	Zona de utilizare pentru statul membru în cauză este specificată în mod corect	X	X	X	X
3	Normele naționale și cerințele pentru zona de utilizare vizată identificată de solicitant sunt corecte.	X	X	X	
4	Organismele de evaluare a conformității selectate care sunt relevante pentru zona de utilizare vizată [organism(e) desemnat(e), organismul de evaluare (MSC ER)] sunt acreditate sau recunoscute, după caz, în mod corespunzător.	X	X	X	X
5	Dovezi suficiente obținute în urma metodologiei utilizate pentru capturarea cerințelor doar în cazul normelor naționale pentru zona de utilizare vizată: 5.1. Atunci când s-a recurs la o altă metodologie decât procesul de gestionare a riscurilor prevăzut în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 402/2013 ca metodologie pentru capturarea cerințelor, se verifică următoarele: (a) Definiția sistemului este completă și consecventă cu proiectul vehiculului? (b) Identificarea și clasificarea pericolelor este consecventă și plauzibilă? (c) Toate riscurile au fost gestionate și atenuate în mod corespunzător? (d) Cerințele derivate din gestionarea riscurilor sunt corelate în mod corect cu riscul și cu dovada de conformitate cu cerința?	X	X	X	
6	Declarații CE de verificare și certificate CE (norme naționale) [articolul 15 din Directiva (UE) 2016/797], se verifică: 6.1. Semnăturile 6.2. Valabilitatea 6.3. Domeniul de aplicare 6.4. Condițiile de utilizare a vehiculului, alte restricții, cazuri de neconformitate	X	X	X	X

		Prima autorizare	O nouă autorizare	Extinderea zonei de utilizare	Reînnoirea autorizației de tip
7	<p>Rapoarte din partea organismelor de evaluare a conformității [articolul 15 din Directiva (UE) 2016/797], se verifică:</p> <p>7.1. Consecvența cu declarațiile CE de verificare și cu certificatele CE.</p> <p>7.2. Abaterile și neconformitățile (dacă este cazul) sunt identificate.</p> <p>7.3. Condițiile de utilizare și alte restricții sunt identificate în mod corect și sunt consecvente cu condițiile din cererea de autorizare.</p> <p>7.4. Dovezile justificative utilizate de organismele de evaluare a conformității sunt corelate cu etapele de evaluare aplicabile descrise în normele naționale.</p>	X	X	X	X
8	Condițiile existente de utilizare a vehiculului și alte restricții		X	X	X
9	MSC privind evaluarea riscurilor, raportul de evaluare a siguranței [articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013] care vizează capturarea cerințelor în ceea ce privește cerințele esențiale „în materie de siguranță” pentru subsisteme și integrarea în condiții de siguranță între subsisteme, aviz pozitiv.	X	X	X	
10	MSC privind evaluarea riscurilor, raportul de evaluare a siguranței [articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013] care vizează o posibilă modificare a nivelului general de siguranță pentru vehicul (modificare semnificativă), aviz pozitiv		X	X	
11	Modificările față de tipul de vehicul autorizat sunt descrise în mod suficient și sunt corelate cu MSC privind evaluarea riscurilor, raportul de evaluare a riscurilor [articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 402/2013]		X		
12	Declarațiile CE de verificare și certificatele CE sunt actualizate în mod corect în raport cu normele naționale modificate/actualizate				X
13	<p>Rapoartele din partea organismelor de evaluare a conformității sunt actualizate în mod corect în raport cu normele modificate/actualizate:</p> <p>13.1. Sunt vizate normele naționale modificate/actualizate</p> <p>13.2. Există dovezi conform cărora tipul de vehicul îndeplinește în continuare cerințele</p>				X

DECIZII

DECIZIA (UE) 2018/546 A BĂNCII CENTRALE EUROPENE

din 15 martie 2018

privind delegarea competenței de a adopta decizii privind fondurile proprii (BCE/2018/10)

CONSILIUL GUVERNATORILOR BĂNCII CENTRALE EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 575/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 iunie 2013 privind cerințele prudențiale pentru instituțiile de credit și firmele de investiții și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 648/2012 ⁽¹⁾, în special articolul 26 alineatul (3) și articolele 28, 29, 77 și 78,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1024/2013 al Consiliului din 15 octombrie 2013 de conferire a unor atribuții specifice Băncii Centrale Europene în ceea ce privește politicile legate de supravegherea prudențială a instituțiilor de credit ⁽²⁾, în special articolul 4 alineatul (1) litera (d),

având în vedere Decizia (UE) 2017/933 a Băncii Centrale Europene din 16 noiembrie 2016 privind cadrul general de delegare a competențelor decizionale pentru instrumentele juridice referitoare la atribuțiile de supraveghere (BCE/2016/40) ⁽³⁾, în special articolul 4,

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2013, Banca Centrală Europeană (BCE), în calitate de autoritate competentă pentru entitățile supravegheate semnificative, este responsabilă de evaluarea măsurii în care emisiunile de instrumente de fonduri proprii de nivel 1 de bază îndeplinesc criteriile stabilite în Regulamentul (UE) nr. 575/2013. Entitățile supravegheate semnificative pot clasifica instrumentele de capital ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 de bază numai cu aprobarea prealabilă a BCE.
- (2) În conformitate cu articolul 26 alineatul (3) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 575/2013, Autoritatea Bancară Europeană (ABE) a creat și actualizează periodic o listă publică a tipurilor de instrumente care se califică în fiecare stat membru ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 de bază. Incluziunea unui tip de instrument în lista ABE presupune că acesta îndeplinește criteriile de eligibilitate stabilite la articolul 28 sau, dacă este aplicabil, articolul 29 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013. Având în vedere verificarea tipurilor de instrumente de către autoritățile competente și, după 28 iunie 2013, de către ABE, precum și natura publică și actualizarea periodică a listei ABE, este oportun să se utilizeze această listă pentru stabilirea domeniului de aplicare a delegării competențelor decizionale în conformitate cu articolul 26 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013.
- (3) În conformitate cu considerentul 75 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013, acest regulament nu împiedică autoritățile competente să mențină proceduri de aprobare prealabilă în ceea ce privește contractele care reglementează instrumentele incluse în fondurile proprii de nivel 1 suplimentar și de nivel 2. Prin urmare, legislația anumitor state membre stabilește astfel de procese pentru clasificarea instrumentelor de capital ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 suplimentar sau de nivel 2. BCE este autoritatea competentă să acorde această aprobare entităților supravegheate semnificative în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2013.
- (4) De asemenea, BCE este responsabilă, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2013, cu acordarea aprobării prealabile entităților supravegheate semnificative pentru reducerea, rambursarea sau răscumpărarea instrumentelor de fonduri proprii de nivel 1 de bază emise de acestea într-un mod care este permis în temeiul legislației naționale aplicabile și pentru exercitarea opțiunilor de cumpărare, restituirea, rambursarea sau răscumpărarea instrumentelor de fonduri proprii de nivel 1 suplimentar sau de nivel 2, înainte de data scadenței acestora.
- (5) Atunci când BCE evaluează cererile entităților supravegheate semnificative privind o aprobare prealabilă de reducere a fondurilor proprii, aceasta aplică articolul 78 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013 și capitoul IV secțiunea 2 din Regulamentul delegat (UE) nr. 241/2014 al Comisiei ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ JO L 176, 27.6.2013, p. 1.

⁽²⁾ JO L 287, 29.10.2013, p. 63.

⁽³⁾ JO L 141, 1.6.2017, p. 14.

⁽⁴⁾ Regulamentul delegat (UE) nr. 241/2014 al Comisiei din 7 ianuarie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 575/2013 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la standardele tehnice de reglementare pentru cerințele de fonduri proprii în cazul instituțiilor (JO L 74, 14.3.2014, p. 8).

- (6) BCE, în calitate de autoritate competentă, are obligația să adopte un număr considerabil de decizii privind fondurile proprii în fiecare an. Pentru facilitarea procesului decizional, este necesară o decizie de delegare în legătură cu adoptarea acestor decizii. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a recunoscut delegarea de competențe drept necesară pentru a permite îndeplinirea atribuțiilor de către o instituție care are obligația să adopte un număr considerabil de decizii. În mod similar, aceasta a recunoscut că nevoia de a asigura posibilitatea de funcționare a organelor de decizie reprezintă un principiu inerent în toate sistemele instituționale ⁽¹⁾.
- (7) Delegarea competențelor decizionale ar trebui să fie limitată și proporțională, iar domeniul de aplicare al delegării ar trebui definit în mod clar.
- (8) Decizia (UE) 2017/933 (BCE/2016/40) stabilește procedura care trebuie urmată în vederea adoptării deciziilor de delegare în materie de supraveghere și persoanele cărora li se pot delega competențele decizionale. Această decizie nu afectează exercitarea de către BCE a atribuțiilor sale de supraveghere și nu aduce atingere competenței Consiliului de supraveghere de a propune proiecte complete de decizii Consiliului guvernatorilor.
- (9) În cazul în care criteriile pentru adoptarea unei decizii delegate, astfel cum sunt stabilite în prezenta decizie, nu sunt îndeplinite, deciziile ar trebui adoptate în conformitate cu procedura aplicabilă în cazul absenței unei obiecții, prevăzută la articolul 26 alineatul (8) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2013 și la articolul 13g din Decizia BCE/2004/2 ⁽²⁾. În plus, dacă șefii de unități operative au îndoieli referitoare la îndeplinirea criteriilor de evaluare pentru deciziile privind fondurile proprii din cauza informațiilor insuficiente furnizate de entitatea supravegheată semnificativă sau a complexității evaluării, și în acest caz ar trebui utilizată procedura aplicabilă în cazul absenței unei obiecții.
- (10) Deciziile BCE în materie de supraveghere pot face obiectul unui control administrativ în conformitate cu articolul 24 din Regulamentul (UE) nr. 1024/2013 și astfel cum se detaliază în Decizia BCE/2014/16 ⁽³⁾. În cazul unui astfel de control administrativ, Consiliul de supraveghere ar trebui să țină seama de avizul comitetului administrativ de control și să transmită spre adoptare Consiliului guvernatorilor un nou proiect de decizie în conformitate cu procedura aplicabilă în cazul absenței unei obiecții.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Definiții

În sensul prezentei decizii, se aplică următoarele definiții:

1. „decizie privind fondurile proprii” înseamnă o decizie a BCE privind aprobarea prealabilă de a clasifica un instrument ca instrument de fonduri proprii de nivel 1 de bază, de nivel 1 suplimentar sau de nivel 2 și privind reducerile fondurilor proprii;
2. „reducere a fondurilor proprii” înseamnă orice acțiune prevăzută la articolul 77 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013;
3. „reduceri cu înlocuire” înseamnă reduceri ale fondurilor proprii menționate la articolul 78 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013;
4. „reduceri fără înlocuire” înseamnă reduceri ale fondurilor proprii menționate la articolul 78 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013;
5. „listă ABE” înseamnă o listă creată, actualizată și publicată ⁽⁴⁾ de ABE în conformitate cu articolul 26 alineatul (3) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 575/2013, conținând toate formele de instrumente de capital din fiecare stat membru care se califică drept instrumente de fonduri proprii de nivel 1 de bază în temeiul informațiilor de la fiecare autoritate competentă;
6. „instrument de fonduri proprii de nivel 1 de bază”, „instrument de fonduri proprii de nivel 1 suplimentar” și „instrument de fonduri proprii de nivel 2” înseamnă un instrument de capital care se califică ca instrument de fonduri proprii de nivel 1 de bază, instrument de fonduri proprii de nivel 1 suplimentar sau, respectiv, instrument de fonduri proprii de nivel 2 în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 575/2013;
7. „instrument înlocuitor” înseamnă instrumentul de capital care înlocuiește instrumentul de capital care urmează să fie redus, răscumpărat, exercitat sau rambursat în sensul articolului 78 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013;

⁽¹⁾ Hotărârile AKZO Chemie/Comisia, 5/85, ECLI:EU:C:1986:328, punctul 37, și Carmine Salvatore Tralli/BCE, C-301/02 P, ECLI:EU:C:2005:306, punctul 59.

⁽²⁾ Decizia BCE/2004/2 din 19 februarie 2004 de adoptare a Regulamentului de procedură al Băncii Centrale Europene (JO L 80, 18.3.2004, p. 33).

⁽³⁾ Decizia BCE/2014/16 din 14 aprilie 2014 privind instituirea unui comitet administrativ de control și normele de funcționare ale acestuia (JO L 175, 14.6.2014, p. 47).

⁽⁴⁾ Publicată pe website-ul ABE, la adresa www.eba.europa.eu

8. „instrument înlocuit” înseamnă instrumentul de capital care urmează să facă obiectul unei acțiuni menționate la articolul 77 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013 și să fie înlocuit de un instrument înlocuitor într-o reducere cu înlocuire în conformitate cu articolul 78 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013;
9. „rata fondurilor proprii de nivel 1 de bază”, „rata fondurilor proprii de nivel 1” și „rata fondurilor proprii totale” înseamnă rata fondurilor proprii de nivel 1 de bază, rata fondurilor proprii de nivel 1 și, respectiv, rata fondurilor proprii totale astfel cum sunt prevăzute la articolul 92 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013;
10. „decizie PSE” înseamnă decizia adoptată de BCE în temeiul articolului 16 din Regulamentul (UE) nr. 1024/2013 în urma procesului anual de supraveghere și evaluare în sensul articolului 97 din Directiva 2013/36/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ și care stabilește cerințe prudențiale;
11. „decizie de delegare” și „decizie delegată” au sensul stabilit la articolul 3 punctul 2 și, respectiv, punctul 4 din Decizia (UE) 2017/933 (BCE/2016/40);
12. „șefi de unități operative” înseamnă șefii de unități operative din cadrul BCE către care este delegată competența de adoptare a deciziilor privind fondurile proprii;
13. „procedură aplicabilă în cazul absenței unei obiecții” înseamnă procedura stabilită la articolul 26 alineatul (8) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2013 și detaliată la articolul 13g din Decizia BCE/2004/2;
14. „decizie negativă” înseamnă o decizie care nu acordă sau nu acordă în întregime aprobarea solicitată de entitatea supravegheată semnificativă. O decizie cu dispoziții auxiliare, precum condiții sau obligații, este considerată o decizie negativă, cu excepția cazului în care aceste dispoziții auxiliare (a) asigură că entitatea supravegheată îndeplinește cerințele dreptului relevant al Uniunii menționate la articolul 3 alineatul (4), articolul 4 alineatul (3) și articolul 5 alineatul (6) și au fost convenite în scris sau (b) doar reformulează una sau mai multe cerințe existente care trebuie respectate de instituție în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (4), articolul 4 alineatul (3) și articolul 5 alineatul (6) ori solicită informații privind îndeplinirea uneia sau multor asemenea cerințe;
15. „entitate supravegheată semnificativă” înseamnă o entitate supravegheată semnificativă, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 16 din Regulamentul (UE) nr. 468/2014 al Băncii Centrale Europene (BCE/2014/17) ⁽²⁾.

Articolul 2

Delegarea deciziilor privind fondurile proprii

(1) În conformitate cu articolul 4 din Decizia (UE) 2017/933 (BCE/2016/40), Consiliul guvernatorilor delegă șefilor de unități operative desemnați de Comitetul executiv în conformitate cu articolul 5 din această decizie adoptarea deciziilor privind (a) aprobarea prealabilă pentru clasificarea instrumentelor de capital ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 de bază în conformitate cu articolul 26 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013; (b) aprobarea prealabilă pentru clasificarea instrumentelor de capital ca instrumente de nivel 1 suplimentar sau de nivel 2, atunci când dreptul intern impune acest lucru, și (c) aprobarea prealabilă pentru reducerile fondurilor proprii în conformitate cu articolul 77 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013.

(2) Deciziile privind fondurile proprii menționate la alineatul (1) se adoptă printr-o decizie delegată dacă sunt îndeplinite criteriile de adoptare a deciziilor delegate, astfel cum sunt prevăzute la articolele 3, 4 și 5.

(3) Deciziile privind fondurile proprii nu sunt adoptate printr-o decizie delegată în cazul în care informațiile insuficiente sau complexitatea evaluării impun ca acestea să fie adoptate în conformitate cu procedura aplicabilă în cazul absenței unei obiecții.

Articolul 3

Criterii pentru adoptarea deciziilor delegate privind aprobarea prealabilă pentru clasificarea instrumentelor ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 de bază

(1) Deciziile privind clasificarea instrumentelor de capital ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 de bază sunt luate printr-o decizie delegată în cazul în care tipul de instrumente pentru care se urmărește aprobarea prealabilă a fost inclus, în momentul primirii solicitării de către BCE, în lista ABE.

(2) Deciziile negative și deciziile în conformitate cu articolul 31 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013 nu sunt adoptate printr-o decizie delegată.

⁽¹⁾ Directiva 2013/36/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 iunie 2013 cu privire la accesul la activitatea instituțiilor de credit și supravegherea prudențială a instituțiilor de credit și a firmelor de investiții, de modificare a Directivei 2002/87/CE și de abrogare a Directivelor 2006/48/CE și 2006/49/CE (JO L 176, 27.6.2013, p. 338).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 468/2014 al Băncii Centrale Europene din 16 aprilie 2014 de instituire a cadrului de cooperare la nivelul Mecanismului unic de supraveghere între Banca Centrală Europeană și autoritățile naționale competente și cu autoritățile naționale desemnate (Regulamentul-cadru privind MUS) (BCE/2014/17) (JO L 141, 14.5.2014, p. 1).

(3) Atunci când, în conformitate cu alineatele (1) și (2), o decizie privind clasificarea instrumentelor de capital ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 de bază nu poate fi adoptată printr-o decizie delegată, aceasta este adoptată în conformitate cu procedura aplicabilă în cazul absenței unei obiecții.

(4) Evaluarea privind clasificarea instrumentelor de capital ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 de bază se desfășoară în conformitate cu articolele 27, 28 și 29 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013 și cu articolele 4-11 din Regulamentul delegat (UE) nr. 241/2014.

Articolul 4

Criterii pentru adoptarea deciziilor delegate privind aprobarea prealabilă pentru clasificarea instrumentelor ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 suplimentar sau de nivel 2

(1) Atunci când aprobarea prealabilă este necesară în temeiul legislației naționale, deciziile privind aprobarea prealabilă de clasificare a instrumentelor de capital ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 suplimentar sau de nivel 2 sunt luate printr-o decizie delegată.

(2) Deciziile negative nu sunt adoptate printr-o decizie delegată, ci sunt adoptate în conformitate cu procedura aplicabilă în cazul absenței unei obiecții.

(3) Evaluarea privind clasificarea instrumentelor ca instrumente de fonduri proprii de nivel 1 suplimentar sau de nivel 2 se desfășoară în conformitate cu articolele 52-54 și 63 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013 și cu articolele 8, 9 și 20-24a din Regulamentul delegat (UE) nr. 241/2014.

Articolul 5

Criterii pentru adoptarea deciziilor delegate privind aprobarea prealabilă pentru reducerile fondurilor proprii

(1) Deciziile privind aprobarea prealabilă pentru reducerile fondurilor proprii sunt luate printr-o decizie delegată atunci când sunt îndeplinite condițiile de la alineatul (2) sau alineatul (3).

(2) Pentru reducerile cu înlocuire, deciziile sunt luate printr-o decizie delegată în cazul în care:

- (a) instrumentul înlocuitor este un instrument de fonduri proprii de nivel 1 de bază cu o valoare nominală agregată cel puțin egală cu valoarea nominală a instrumentului înlocuit sau
- (b) instrumentul înlocuitor este un instrument de fonduri proprii de nivel 1 suplimentar cu o valoare nominală agregată cel puțin egală cu valoarea nominală a instrumentului înlocuit, în cazul în care instrumentul înlocuit este un instrument de fonduri proprii de nivel 1 suplimentar, sau
- (c) instrumentul înlocuitor este un instrument de fonduri proprii de nivel 1 suplimentar sau de nivel 2 cu o valoare nominală agregată cel puțin egală cu valoarea nominală a instrumentului înlocuit, în cazul în care instrumentul înlocuit este un instrument de fonduri proprii de nivel 2.

(3) Pentru reducerile fără înlocuire, deciziile sunt luate printr-o decizie delegată în cazul în care:

- (a) în urma reducerii, fondurile proprii depășesc și se estimează că vor continua să depășească, timp de cel puțin trei exerciții financiare de la data solicitării, suma dintre cerințele prevăzute la articolul 92 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 575/2013, fondurile proprii care trebuie deținute în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1024/2013, cerința de amortizor combinat definită la articolul 128 punctul 6 din Directiva 2013/36/UE și orientările în materie de capital ale pilonului 2, astfel cum sunt stabilite în ultima decizie PSE disponibilă, și
- (b) impactul reducerii ratei fondurilor proprii de nivel 1 de bază, a ratei fondurilor proprii de nivel 1 și a ratei fondurilor proprii totale este sub 100 de puncte de bază.

(4) Deciziile negative nu sunt adoptate printr-o decizie delegată.

(5) Atunci când, în conformitate cu alineatele (1)-(4), o decizie privind o reducere a fondurilor proprii nu poate fi adoptată printr-o decizie delegată, aceasta este adoptată în conformitate cu procedura aplicabilă în cazul absenței unei obiecții.

(6) Evaluarea unei reduceri a fondurilor proprii se desfășoară în conformitate cu articolul 78 din Regulamentul (UE) nr. 575/2013 și capitolul IV secțiunea 2 din Regulamentul delegat (UE) nr. 241/2014.

*Articolul 6***Dispoziție tranzitorie**

Prezenta decizie nu se aplică în cazurile în care cererea a fost transmisă BCE înainte de intrarea în vigoare a prezentei decizii.

*Articolul 7***Intrarea în vigoare**

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

Adoptată la Frankfurt pe Main, 15 martie 2018.

Președintele BCE
Mario DRAGHI

DECIZIA (UE) 2018/547 A BĂNCII CENTRALE EUROPENE**din 27 martie 2018****privind desemnarea șefilor de unități operative pentru adoptarea deciziilor delegate privind fondurile proprii (BCE/2018/11)**

COMITETUL EXECUTIV AL BĂNCII CENTRALE EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Statutul Sistemului European al Băncilor Centrale și al Băncii Centrale Europene, în special articolul 11.6,

având în vedere Decizia (UE) 2017/933 a Băncii Centrale Europene din 16 noiembrie 2016 privind cadrul general de delegare a competențelor decizionale pentru instrumentele juridice referitoare la atribuțiile de supraveghere (BCE/2016/40) ⁽¹⁾, în special articolele 4 și 5,având în vedere Decizia (UE) 2018/546 a Băncii Centrale Europene din 15 martie 2018 privind delegarea competenței de a adopta decizii privind fondurile proprii (BCE/2018/10) ⁽²⁾, în special articolul 2,având în vedere Decizia BCE/2004/2 din 19 februarie 2004 de adoptare a Regulamentului de procedură al Băncii Centrale Europene ⁽³⁾, în special articolul 10,

întrucât:

- (1) Pentru a face față numărului considerabil de decizii pe care Banca Centrală Europeană (BCE) urmează să le adopte pentru îndeplinirea atribuțiilor sale de supraveghere, a fost instituită o procedură pentru adoptarea de decizii delegate specifice.
- (2) O decizie de delegare produce efecte la adoptarea de către Comitetul executiv a unei decizii privind desemnarea unuia sau mai multor șefi de unități operative care să ia decizii pe baza acelei decizii de delegare.
- (3) Importanța deciziei de delegare și numărul de destinatari cărora trebuie să le fie transmise decizii delegate ar trebui luate în considerare de Comitetul executiv la desemnarea șefilor de unități operative.
- (4) Președintele Consiliului de supraveghere a fost consultat cu privire la șefii de unități operative cărora ar trebui să le fie delegată competența de a adopta decizii privind fondurile proprii.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1***Decizii delegate privind fondurile proprii**

Deciziile delegate în conformitate cu articolul 2 din Decizia (UE) 2018/546 (BCE/2018/10) sunt adoptate de unul dintre următorii șefi de unități operative:

- (a) directorul general al Direcției Generale Supraveghere Microprudențială I, în cazul în care supravegherea entității supravegheate relevante sau a grupului supravegheat relevant este efectuată de Direcția Generală Supraveghere Microprudențială I;
- (b) directorul general al Direcției Generale Supraveghere Microprudențială II, în cazul în care supravegherea entității supravegheate relevante sau a grupului supravegheat relevant este efectuată de Direcția Generală Supraveghere Microprudențială II; sau
- (c) în cazul în care un director general nu este disponibil, directorul general adjunct al acestuia.

⁽¹⁾ JO L 141, 1.6.2017, p. 14.⁽²⁾ A se vedea pagina 105 din prezentul Jurnal Oficial.⁽³⁾ JO L 80, 18.3.2004, p. 33.

*Articolul 2***Intrarea în vigoare**

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

Adoptată la Frankfurt pe Main, 27 martie 2018.

Președintele BCE
Mario DRAGHI

RECTIFICĂRI

Rectificare la Regulamentul (UE) 2018/120 al Consiliului din 23 ianuarie 2018 de stabilire, pentru anul 2018, a posibilităților de pescuit pentru anumite stocuri de pește și grupuri de stocuri de pește, aplicabile în apele Uniunii și, pentru navele de pescuit ale Uniunii, în anumite ape din afara acestora, și de modificare a Regulamentului (UE) 2017/127

(Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 27 din 31 ianuarie 2018)

În anexa IA „Skagerrak, Kattegat, subzonele ICES 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 și 14, apele Uniunii din CECAF, apele din Guyana Franceză”, la pagina 56, la rubrica pentru Putasu *Micromesistius poutassou* în Apele Uniunii și apele internaționale din 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8a, 8b, 8d, 8e, 12 și 14 (WHB/1X14):

în loc de: „Portugalia 4 826 ⁽¹⁾ ^(?)”,

se citește: „Portugalia 4 826 ⁽¹⁾ ^(?)”.

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO