



MINISTERUL TRANSPORTURILOR,  
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

SECRETAR GENERAL

Nr.25567

Data: 22.01.2020

Către: Consiliul Economic și Social

Domnului Iacob BACIU - Președinte

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL	
Înregistrat nr.	386
Data	22.01.2020

Vă transmitem anexat, în copie, proiectul de Hotărâre a Guvernului privind interoperabilitatea sistemului feroviar, refăcut în conformitate cu observațiile dumneavoastră din adresa nr.59/07.01.2020, cu următoarele precizări:

**În ceea ce privește Art. 2. Definiții din proiectul de HG:**

1. Referitor la pct. 6, considerăm că nu este oportună eliminarea persoanei fizice din definiția de la art. 2, pct. 6 în contextul în care, în conformitate cu legislația națională aplicabilă, precum și cu art. 2, pct. 21 din Directiva UE 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană, o persoană juridică poate deține un vehicul pe care are obligația legală de a-l înregistra în RNV.

Eliminarea sintagmei "persoană fizică" ar putea genera următoarele riscuri:

- fie interzicerea dreptului unei persoane fizice de a deține un vehicul;
- fie exonerarea unui deținător, persoană fizică de obligația de a înregistra un vehicul în RNV.

2. Referitor la pct. 11, considerăm că nu este oportună formularea propusă de dvs. în condițiile în care definiția interoperabilității, respectiv formularea care vizează nivelurile de performanță, se referă la faptul că, evaluarea SMS aparținând unui operator de transport feroviar trebuie să conducă la concluzia că acesta poate efectua operațiuni de transport feroviar în baza obținerii unui certificat unic de siguranță numai dacă acceptă și implementează în organizația proprie prevederile legislației naționale și europene aplicabile, precum și dispozițiile administratorului de infrastructură. În acest sens toți operatorii de transport feroviar deținători de certificat unic de siguranță trebuie să respecte în operațiunile de transport pe care le efectuează prevederile Specificațiilor Tehnice de Interoperabilitate pentru asigurarea interoperabilității, situație în care se ajunge la nivelul de performanță impus de STI.

Formularea propusă de dvs. poate sugera faptul că respectarea nivelurilor de performanță impuse de STI poate fi diferită în funcție de operatorul de transport feroviar sau de tren, situație incompatibilă cu legislația europeană și națională în vigoare.

3. Referitor la pct. 18, considerăm că nu este oportună formularea propusă de dvs. deoarece formularea utilizată în proiectul de HG acoperă atât propunerea dvs. și respectă definiția din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european.

4. Referitor la pct. 29, considerăm că nu este oportună eliminarea sintagmei "persoană fizică" din definiția de la art. 2, pct. 29 deoarece excluderea acestei sintagme creează premisele încălcării unui drept fundamental civil.

5. Referitor la pct. 34, considerăm că nu este oportună eliminarea sintagmei "persoană fizică" din definiția de la art. 2, pct. 34 din aceleași considerente menționate mai sus.

6. Referitor la pct. 46, considerăm că nu este oportună introducerea punctului propus de dvs. în contextul în care, transpunerea directivei de interoperabilitate reprezintă un document tehnic, cu valoare juridică, în care definițiile trebuie să se refere la termeni care nu au fost încă implementați în legislația națională.

Cuyintele existente în sintagma „asumarea responsabilității depline” sunt deja incluse în legislația de specialitate.

7. Referitor la pct. 47, considerăm că nu este oportună introducerea punctului propus de dvs. în condițiile în care definiția „sistem feroviar existent” se regăsește deja la pct 32 din art. 2 al HG. De asemenea la art. 4, pct. 5 din HG există precizarea referitoare la STI care a fost nominalizată.

8. Referitor la pct. 48 considerăm că nu este oportună definirea ERA deoarece sintagma Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate este inserată, deja, art. 2, pct. 14.

9. Referitor la pct. 49, considerăm că nu este oportună introducerea acestui punct în condițiile în care, autorizația de extindere a zonei de operare este definită în 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, art. 14, lit.c.

10. Referitor la pct. 50, considerăm că nu este oportună introducerea punctului propus de dvs. în condițiile în care autorizația temporară, precum și modul de acordare a acesteia sunt definite la art. 19 din 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.

11. Referitor la pct. 51, considerăm că nu este oportună introducerea punctului propus de dvs. deoarece în cuprinsul OUG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, la art.10, alin. (14), este consacrată, de asemenea, sintagma „evaluare reciproc acceptabilă”, dezvoltarea sintagmei fiind realizată prin legislația de specialitate.

12. Referitor la pct. 52, considerăm că nu este oportună introducerea punctului propus de dvs. ținând cont de faptul că autorizația de tip a vehiculelor este definită la art. 14 din 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.

De asemenea, conform art. 16, alin. (1) din Legea nr. 24/2000 privind tehnica legislativă "(1) În procesul de legiferare este interzisă instituirea aceluiași reglementări în mai multe articole sau alineate din același act normativ ori în două sau mai multe acte normative. Pentru sublinierea unor conexiuni legislative se utilizează norma de trimitere."

#### **Cu privire la prevederile CAPITOLULUI II, Conținutul STI, Specificații tehnice de interoperabilitate:**

1. Referitor la art. 4, alin.(5), considerăm că nu este oportună propunerea dvs. deoarece modificarea excede atribuțiilor organului de reglementare național având în vedere că S.T.I. sunt aprobate de Comisia Europeană tocmai în scopul asigurării interoperabilității.

2. Referitor la art. 4, alin.(8), suntem de acord cu propunerea dvs., textul proiectului de act normativ fiind modificat în consecință.

3. Referitor la art. 6, alin.(5) - considerăm că nu este oportună propunerea dvs. deoarece modificarea excede atribuțiilor organului de reglementare național din următoarele motive:

- printr-un act normativ național, chiar dacă obiectul acestuia este de transpunere a unei Directive, nu se pot institui sarcini Agenției Europene pentru Căile Ferate;

- formularea din proiectul de hotărâre este conformă cu prevederile Regulamentului 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, Anexa I.

#### **Cu privire la prevederile CAPITOLULUI III, Elemente constitutive de interoperabilitate, Condiții pentru introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate**

1. Referitor la art. 7, alin.(3), considerăm că nu este oportună propunerea dvs. deoarece modificarea propusă pentru proiectul de hotărâre este deja cuprinsă în sensul cerinței dvs..

2. Referitor la art. 8, alin.(6), considerăm că nu este oportună propunerea dvs. deoarece modificarea propusă schimbă sensul frazei și nu conduce la identificarea ECI la care se face referire, respectiv ECI deja introduse pe piață.

3. Referitor la art. 9, alin.(4), considerăm că nu este oportună propunerea dvs. pentru că modificarea încalcă principiile juridice referitoare la drepturile persoanelor fizice și se constituie în acțiune punitivă în contextul în care proiectul de hotărâre reprezintă un document legislativ de natură tehnică.

4. Referitor la art. 11, considerăm că nu este oportună propunerea dvs. deoarece modificarea vizează interzicerea unor acțiuni de limitare a liberei circulații a serviciilor și produselor, existând riscul schimbării sensului frazei.

5. Referitor la art. 15, considerăm că nu este oportună propunerea dvs. datorită faptului că modificarea deoarece excluderea sintagmei „persoană fizică” creează premisele încălcării unui drept fundamental civil, astfel cum a fost detaliat anterior.

6. Referitor la art. 20, considerăm că nu este oportună propunerea dvs. deoarece autorizația temporară, precum și modul de acordare a acesteia sunt definite la art. 19 din 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.

7. Referitor la art. 30, considerăm că nu este oportună propunerea dvs. deoarece aceasta nu respectă condițiile de notificare/desemnare a unui organism de evaluare a conformității stabilite de Consiliul de Conducere al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate prin Decizia nr.156/2017 - Anexa Document tehnic pentru organisme notificate, document elaborat în conformitate cu legislația europeană de specialitate.

8. Referitor la art. 38, considerăm că nu este oportună propunerea dvs deoarece printr-un act normativ national, chiar dacă este de transpunere a unei Directive, nu se pot institui sarcini Comisiei Europene. Totodată, sintagma „nu îndeplinește” considerăm că nu poate fi eliminată, deoarece COM are sarcina de a verifica temeiul notificării transmis de MTIC, iar rezultatul verificării poate conduce la rezultatul constatării neîndeplinirii cerințelor impuse.

Cu stimă,

SECRETAR GENERAL

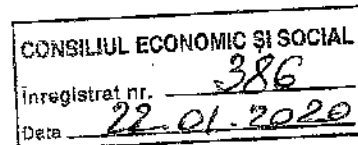
ȘTEFANIA- GABRIELLA FERENCZ



# GUVERNUL ROMÂNIEI



## HOTĂRÂRE



### privind interoperabilitatea sistemului feroviar

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, al art. II și al pct. 23 și 27 din anexa la Ordonanța Guvernului nr. 8/2012 pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 20/2010 privind stabilirea unor măsuri pentru aplicarea unitară a legislației Uniunii Europene care armonizează condițiile de comercializare a produselor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 55/2015 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 8/2012 pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 20/2010 privind stabilirea unor măsuri pentru aplicarea unitară a legislației Uniunii Europene care armonizează condițiile de comercializare a produselor

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre

## CAPITOLUL I Dispoziții generale

### Articolul 1 Obiectul și domeniul de aplicare

(1) Prezenta hotărâre stabilește condițiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Spațiului Economic European într-un mod compatibil cu Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară în vederea definirii unui nivel optim de armonizare tehnică, pentru a permite facilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar în interiorul -Spațiului Economic European și cu statele terțe și pentru a contribui la finalizarea spațiului feroviar unic european și realizarea progresivă a pieței interne. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și la calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță aplicabile personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa.

(2) Prezenta hotărâre stabilește, pentru fiecare subsistem, dispozițiile referitoare la elementele constitutive de interoperabilitate, la interfețe și proceduri, precum și condițiile de compatibilitate generală a sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Spațiului Economic European necesare pentru realizarea interoperabilității.

(3) Prezenta hotărâre nu se aplică:

- a) metrourilor;
- b) tramvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule;
- c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și care sunt destinate exclusiv exploatarea serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și operatorilor care operează exclusiv pe aceste rețele.

(4) Se exclude din domeniul de aplicare a prezentei hotărâri:

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

b) infrastructura și vehiculele destinate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică, prevăzute în acte normative specifice domeniului de aplicare;

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

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

## Articolul 2

### Definiții

În sensul prezentei hotărâri, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

1. acreditare - acreditare astfel cum este definită la art. 2 pct. 10 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93;

2. administrator de infrastructură - administratorul de infrastructură, astfel cum este definit la art. 3 pct. 3 din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare; în înțelesul prevederilor prezentei hotărâri, prin administrator de infrastructură feroviară se înțelege și gestionarul infrastructurii feroviare neinteroperabile, așa cum este definit la art. 1 alin. (10) lit. b<sup>1</sup>) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

3. autoritate națională de siguranță - o autoritate de siguranță, astfel cum este definită la art. 3, pct.4 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019;

4. caz special - orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în S.T.I., în mod temporar sau definitiv, din cauza constrângerilor geografice, topografice, de mediu urban sau de compatibilitate cu sistemul existent, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua Spațiului Economic European, gabaritul, ecartamentul sau spațiul dintre liniile de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din țări terțe sau destinate acestora;

5. cerințe esențiale - toate condițiile prevăzute în anexa nr. 3, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;

6. deținător - persoana fizică sau juridică care, fiind proprietara unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și este înregistrată ca atare într-un registru al vehiculelor prevăzut la art. 45;

7. elemente constitutive de interoperabilitate - orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau destinat să fie încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar, inclusiv obiectele tangibile și cele intangibile;

8. entitate contractantă - o entitate publică sau privată care comandă proiectarea și/sau construirea, sau reînnoirea ori modernizarea unui subsistem;

9. entitate responsabilă cu întreținerea - ERI - înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor prevăzut la art. 45;

10. evaluare a conformității - procesul prin care se demonstrează dacă s-au îndeplinit cerințele specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un subsistem, o persoană sau un organism;

11. interoperabilitate - capacitatea unui sistem feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță;

12. introducere pe piață - prima punere la dispoziție pe piața unui stat membru a unui element constitutiv de interoperabilitate, subsistem sau vehicul gata să funcționeze în starea de funcționare nominală;
13. înlocuire în cadrul întreținerii - orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;
14. mijloace acceptabile de conformitate - avize fără caracter obligatoriu emise de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, denumită în continuare Agenție, pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu cerințele esențiale;
15. mijloace acceptabile de conformitate naționale - avize fără caracter obligatoriu emise de Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu normele naționale;
16. modernizare - orice lucrare majoră de modificare a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE”, în cazul în care există un astfel de dosar, și care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;
17. norme naționale - toate normele obligatorii adoptate în România, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințe de siguranță feroviară sau cerințe tehnice, altele decât cele prevăzute de normele Uniunii Europene sau de normele internaționale, care sunt aplicabile operatorilor de transport feroviar, administratorului de infrastructură sau terților;
18. operator de transport feroviar - operatorul de transport feroviar astfel cum este definit la art. 3 pct. 18 din Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare, precum și orice altă entitate publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de aceasta, inclusiv entitățile care furnizează numai tracțiunea;
19. organism de evaluare a conformității - un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție. Un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare a notificării de către un stat membru. Un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru;
20. organism național de acreditare - un organism național de acreditare astfel cum este definit la art. 2 pct. 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
21. persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă - orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, poate fi împiedicată să utilizeze deplin și eficient mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei;
22. parametru de bază - orice condiție tehnică, de exploatare sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată într-o specificație tehnică de interoperabilitate - S.T.I. relevantă;
23. producător - orice persoană fizică sau juridică care produce un produs sub forma unui element constitutiv de interoperabilitate, a unui subsistem sau a unui vehicul, ori pentru care produsul este proiectat sau produs și care comercializează produsul respectiv sub numele sau marca sa;
24. produs - un produs obținut printr-un proces de producție, inclusiv elemente constitutive de interoperabilitate și subsistemele;
25. proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare - orice proiect al cărui stadiu de planificare sau construcție a atins un punct în care o modificare în specificațiile tehnice ar putea compromite viabilitatea acestuia așa cum a fost prevăzut;
26. punere în funcțiune - toate operațiunile prin care un subsistem este dat în exploatare;
27. reînnoire - orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;
28. rețea - liniile de cale ferată, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatării continue și în condiții de siguranță a sistemului feroviar;
29. reprezentant autorizat - orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul unui stat membru care a primit un mandat scris din partea unui producător sau a unei entități contractante pentru a

acționa în numele respectivului producător sau respectivei entități contractante în legătură cu anumite atribuții precizate;

30. serie - un număr de vehicule identice aparținând unui tip de proiect;

31. sistem feroviar - elementele enumerate în anexa nr. 1;

32. sistem feroviar existent - infrastructura compusă din liniile de cale ferată și instalațiile fixe ale rețelei feroviare existente, precum și vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;

33. sistem feroviar ușor - un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o rezistență la șoc de C-III sau C-IV (în conformitate cu SR EN 15227:2011) și cu o rezistență maximă a vehiculului de 800 kN (forța de compresie longitudinală în zona de cuplare). Sistemele feroviare ușoare pot avea o cale dedicată sau pot folosi drumurile publice împreună cu traficul rutier și de obicei nu fac schimb de vehicule cu traficul de călători sau marfă pe distanțe lungi;

34. solicitant - o persoană fizică sau juridică solicitantă a unei autorizații, fie că aceasta este un operator de transport feroviar, administratorul de infrastructură sau orice altă persoană sau entitate juridică, precum producătorul, proprietarul sau deținătorul; în sensul art. 14, „solicitant” înseamnă o entitate contractantă, un producător sau reprezentanții săi autorizați; în sensul art. 189, „solicitant” înseamnă o persoană fizică sau juridică care solicită decizia Agenției, de aprobare a soluțiilor tehnice prevăzute pentru proiectele privind echipamentele ERTMS terestre - Sistem European de Gestionare a Traficului Feroviar;

35. specificație europeană - o specificație care face parte dintr-una din următoarele categorii:

- o cerință tehnică comună, astfel cum este definită prin art. 3, alin.1, lit.(tt) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare;

- un acord tehnic european, astfel cum este menționat în Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare;

- un standard european, astfel cum este definit la art. 2 pct. (1) lit. (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind standardizarea europeană, de modificare a Directivelor 89/686/CEE și 93/15/CEE ale Consiliului și a Directivelor 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE și 2009/105/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Deciziei 87/95/CEE a Consiliului și a Deciziei nr. 1673/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului;

36. specificație tehnică - un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, subsistem, proces sau serviciu;

37. specificație tehnică de interoperabilitate, - S.T.I. - o specificație adoptată în conformitate cu prezenta hotărâre, care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Spațiului Economic European;

38. state membre - state membre ale Uniunii Europene (UE) sau state părți la Acordul privind Spațiul Economic European (SEE);

39. stare de funcționare nominală - modul normal de funcționare și condițiile de avarie, inclusiv uzură, previzibile, în limitele și condițiile de utilizare specificate în dosarele tehnice și de întreținere;

40. standard armonizat - un standard european astfel cum este definit la art. 2 pct. 1 lit. (c) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;

41. subsisteme - părțile structurale sau funcționale ale sistemului feroviar, astfel cum sunt prevăzute în anexa nr. 2;

42. subsistem mobil - subsistemul material rulant și subsistemul control-comandă și semnalizare la bord;

43. tip - un tip de vehicul ce definește caracteristicile de proiectare de bază ale vehiculului astfel cum sunt prevăzute într-un certificat de examinare a tipului sau a proiectării, descrise în modulul de verificare relevant;

44. zona de utilizare a unui vehicul - o rețea sau mai multe rețele dintr-un stat membru sau dintr-un grup de state membre în care se intenționează utilizarea unui vehicul;

45. vehicul - un vehicul feroviar, cu sau fără tracțiune, adecvat pentru circulația pe roți pe liniile de cale ferată; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale.



### **Articolul 3**

#### **Cerințe esențiale**

(1) Sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele, respectă cerințele esențiale relevante.

(2) Specificațiile tehnice prevăzute în Legea nr. 99/2016, cu completările și modificările ulterioare, necesare pentru a completa specificațiile europene sau alte standarde care se aplică la nivelul Spațiului Economic European, nu contravin cerințelor esențiale.

## **CAPITOLUL II**

### **Specificații tehnice de interoperabilitate - S.T.I.**

### **Articolul 4**

#### **Conținutul S.T.I.**

(1) Fiecare subsistem definit în anexa nr. 2 intră sub incidența unei S.T.I. Un subsistem poate intra sub incidența mai multor S.T.I., iar sub incidența unei S.T.I. pot intra mai multe subsisteme.

(2) Subsistemele fixe trebuie să fie conforme cu S.T.I. și cu normele naționale în vigoare în momentul solicitării autorizației pentru punere în funcțiune în conformitate cu prezenta hotărâre și fără a aduce atingere alin. (3) lit. f).

Vehiculele trebuie să respecte S.T.I. și normele naționale în vigoare în momentul solicitării autorizației de introducere pe piață în conformitate cu prezenta hotărâre și fără a aduce atingere alin. (3) lit. f).

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

(3) În măsura necesară realizării obiectivelor prevăzute la art. 1, fiecare S.T.I.:

a) indică domeniul său de aplicare - partea de rețea sau vehicule prevăzute în anexa nr. 1, subsistemul sau partea de subsistem prevăzute în anexa nr. 2;

b) stabilește cerințele esențiale pentru fiecare subsistem vizat și interfețele acestuia cu alte subsisteme;

c) stabilește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de către subsistem și interfețele acestuia cu alte subsisteme. Dacă este necesar, aceste specificații pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului, de exemplu în conformitate cu categoriile de linii de cale ferată, noduri și/sau vehicule prevăzute în anexa nr. 1;

d) determină elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Spațiului Economic European;

e) indică, pentru fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, pe de o parte, sau a verificării „CE” a subsistemelor, pe de altă parte. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în Decizia 2010/713/UE a Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind modulele pentru procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și de verificare CE care trebuie utilizate în specificațiile tehnice de interoperabilitate adoptate în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului;

f) indică strategia de aplicare a S.T.I., cu precizarea etapelor care trebuie finalizate ținând seama de costurile și beneficiile estimate și de repercusiunile previzionate asupra părților interesate afectate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea S.T.I. constituie norma. În cazurile în care este necesară punerea în aplicare coordonată a unei S.T.I., de exemplu de-a lungul unui coridor sau între administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar, strategia poate include propuneri privind finalizarea în etape;

g) indică, pentru personalul vizat, calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță la locul de muncă cerute pentru exploatarea și întreținerea subsistemului în cauză, precum și pentru aplicarea S.T.I.;

h) indică dispozițiile aplicabile subsistemelor și vehiculelor existente, în special în cazul modernizării și al reînnoirii, și în astfel de cazuri, lucrările de modificare care impun solicitarea unei noi autorizații;

i) indică parametrii vehiculului și ai subsistemelor fixe care trebuie verificați de operatorul de transport feroviar și procedurile care trebuie aplicate pentru verificarea acestor parametri după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculului și înainte de prima utilizare a vehiculului pentru a se asigura compatibilitatea dintre vehicule și rutele pe care acestea sunt destinate să fie utilizate.

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

(5) S.T.I. mențin în mod corespunzător compatibilitatea sistemului feroviar existent. În acest scop, pot fi prevăzute cazuri speciale pentru fiecare S.T.I., atât în ceea ce privește rețeaua, cât și în ceea ce privește vehiculele, în special în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul sau spațiul dintre liniile de cale ferată, precum și vehiculele provenite din țări terțe sau destinate acestora. Pentru fiecare caz specific, S.T.I. prevăd modalitățile de aplicare a elementelor din S.T.I. prevăzute la alin. (3) lit. c) - g).

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

(7) S.T.I. nu împiedică adoptarea de decizii referitoare la utilizarea infrastructurilor pentru deplasarea vehiculelor care nu intră sub incidența S.T.I.

(8) Atunci când este strict necesar pentru realizarea obiectivelor prevăzute la art. 1, S.T.I. pot conține o trimitere explicită, clar identificată, la standarde, specificații europene/internaționale sau la documente tehnice publicate de Agenție. În astfel de cazuri, aceste standarde, specificații/părți relevante ale acestora sau documente tehnice sunt considerate anexe la S.T.I. respectivă și devin obligatorii din momentul în care S.T.I. este aplicabilă. În lipsa unor astfel de standarde, specificații sau documente tehnice și până la elaborarea acestora, se poate face trimitere la alte documente normative identificate în mod clar, care sunt ușor accesibile și care sunt publicate în sensul art. 11 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative.

## Articolul 5

### Elaborarea, adoptarea și revizuirea S.T.I.

(1) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor participă la evaluarea soluțiilor tehnice aferente elaborării sau revizuirii S.T.I. prin furnizarea, după caz, a datelor solicitate de către Agenție.

(2) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate solicita Comisiei Europene reexaminarea și actualizarea listei asociațiilor și a organismelor care îi reprezintă pe călători și care trebuie consultate în momentul elaborării, adoptării sau revizuirii S.T.I. în conformitate cu art. 5 alin. (8) din Directiva (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar.

(3) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și orice alt membru al rețelei de organisme reprezentative, menționate la art. 38 alin. (4) din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, pot informa Comisia Europeană cu privire la eventuale deficiențe ale S.T.I.

## Articolul 6

### Neaplicarea S.T.I.

(1) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate permite solicitantului să nu aplice una sau mai multe S.T.I. sau părți ale acestora în următoarele cazuri:

a) pentru un proiect de subsistem nou sau o parte a acestuia, pentru reînnoirea sau modernizarea unui sistem existent/unei părți a acestuia ori pentru orice element prevăzut la art. 1 alin. (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care face obiectul unui contract în curs de executare la data aplicării S.T.I. în cauză;

b) atunci când, în urma unui accident sau a unui dezastru natural, condițiile pentru refacerea rapidă a rețelei nu permit, din punct de vedere economic sau tehnic, aplicarea parțială sau totală a S.T.I. relevante, caz în care neaplicarea S.T.I. este limitată la perioada care precede refacerea rețelei;

c) pentru orice proiect de reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent sau a unei părți a acestuia, în cazul în care aplicarea S.T.I. în cauză ar compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau compatibilitatea sistemului feroviar, de exemplu în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul, spațiul dintre liniile de cale ferată sau tensiunea de alimentare a liniilor electrificate;

d) pentru vehiculele care circulă spre sau dinspre țări terțe în care ecartamentul liniilor de cale ferată diferă de ecartamentul rețelei feroviare principale din cadrul Spațiului Economic European;

e) pentru un proiect de subsistem nou, reînnoit sau modernizat a unui subsistem existent, în cazul în care rețeaua feroviară este separată ori izolată de mare sau separată ca urmare a unor condiții geografice speciale de rețeaua feroviară din restul -Spațiului Economic European.

(2) În cazul prevăzut la alin. (1) lit. a), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor transmite Comisiei Europene, în termen de un an de la data intrării în vigoare a fiecărei S.T.I., o listă de proiecte care se desfășoară pe teritoriul României și care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare.

(3) În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. a) și b), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor comunică Comisiei Europene decizia sa de a nu aplica una sau mai multe S.T.I. sau părți ale acesteia/acestora.

(4) În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. a), c), d) și e) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor prezintă Comisiei Europene o cerere de neaplicare a S.T.I. sau a unor părți ale acesteia/acestora, însoțită de un dosar care conține justificarea cererii și în care se precizează dispozițiile alternative pe care România intenționează să le aplice în locul S.T.I. Asupra cererii în cauză se decide de către Comisia Europeană în conformitate cu art. 7, alin. (4) din Directiva (UE) 2016/797.

(5) În cazul neaplicării uneia sau mai multor S.T.I. sau a unor părți ale acestora și atunci când Agenția este competentă să emită autorizația de introducere pe piață a unui vehicul, solicitantul depune dosarul la Agenție.

(6) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor realizează și transmite dosarul prevăzut la alin. (4) în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de către Comisia Europeană.

(7) Până la adoptarea deciziei Comisiei Europene, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate aplica fără întârziere dispozițiile alternative prevăzute la alin. (4).

(8) În absența unei decizii a Comisiei Europene, adoptate în conformitate art. 8, alin. (7) din Directiva (UE) 2016/797, cererea prevăzută la alin. (4) este considerată acceptată.

(9) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor este informat cu privire la rezultatele analizelor și rezultatele procedurii prevăzute la alin. (4), potrivit art. 7, alin. (8) din Directiva (UE) 2016/797.

### CAPITOLUL III

#### Elemente constitutive de interoperabilitate

##### Articolul 7

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

(1) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor impune prin ordin al ministrului de aplicare a metodelor comune de siguranță, cerințe pentru ca elementele constitutive de interoperabilitate să fie :

a) introduse pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar și respectă în același timp cerințele esențiale;

b) folosite în zona lor de utilizare conform destinației și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător.

(2) Aceste măsuri nu împiedică introducerea pe piață a acestor elemente constitutive pentru alte aplicații.

(3) Pe teritoriul României nu se admite interzicerea, limitarea sau împiedicarea introducerii pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate destinate utilizării în sistemul feroviar, dacă acestea respectă prevederile prezentei hotărâri. În special, nu se pot solicita verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare, astfel cum este prevăzut la art. 9.

### **Articolul 8**

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

(1) Se consideră că un element constitutiv de interoperabilitate îndeplinește cerințele esențiale în cazul în care respectă condițiile prevăzute în respectiva S.T.I. sau în specificațiile europene corespunzătoare, elaborate pentru respectarea condițiilor respective. Declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare atestă faptul că elementele constitutive de interoperabilitate au făcut obiectul procedurilor menționate în S.T.I. corespunzătoare de evaluare a conformității sau adecvării pentru utilizare.

(2) În cazul în care S.T.I. impune acest lucru, declarația „CE” este însoțită de:

a) un certificat emis de către unul sau mai multe organisme notificate privind conformitatea intrinsecă a unui element constitutiv de interoperabilitate analizat în mod izolat, în raport cu specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte;

b) un certificat emis de către unul sau mai multe organisme notificate privind adecvarea pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate analizat în mediul său feroviar, în special în cazul cerințelor funcționale vizate.

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

(4) Modelul declarației de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, precum și lista documentelor însoțitoare, sunt stabilite de către Comisia Europeană prin intermediul unor acte de punere în aplicare.

(5) Piese de schimb pentru subsisteme care sunt deja puse în funcțiune în momentul intrării în vigoare a S.T.I. corespunzătoare pot fi instalate în aceste subsisteme fără a fi supuse cerințelor prevăzute la alin. (1).

(6) S.T.I. pot prevedea o perioadă tranzitorie pentru produsele feroviare identificate de S.T.I. respective ca elemente constitutive de interoperabilitate care au fost deja introduse pe piață în momentul intrării în vigoare a S.T.I. Aceste elemente constitutive trebuie să respecte prevederile art. 7 alin. (1).

### **Articolul 9**

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

(1) Pentru a elibera declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate, producătorul sau reprezentantul său autorizat aplică dispozițiile prevăzute în S.T.I. relevante.

(2) În cazul în care S.T.I. corespunzătoare impune acest lucru, evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate este efectuată de organismul notificat cărui producător sau reprezentantul său autorizat i-a prezentat cererea.

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

(4) Atunci când producătorul sau reprezentantul său autorizat nu a respectat obligațiile prevăzute la alin. (1) și (3), aceste obligații revin oricărei persoane care introduce pe piață elemente constitutive de interoperabilitate. În sensul prezentei hotărâri, aceleași obligații se aplică oricărei persoane care assemblează elemente constitutive de interoperabilitate, părți ale acestora de proveniență diversă sau care produce elemente constitutive de interoperabilitate pentru uz propriu.

(5) Dacă se constată că declarația „CE” a fost eliberată în mod necorespunzător, elementul constitutiv de interoperabilitate nu este introdus pe piață. În acest caz, producătorului sau

reprezentantului său autorizat i se solicită să aducă elementul constitutiv de interoperabilitate la o stare de conformitate în condițiile valabile pe teritoriul României.

## **Articolul 10**

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

(1) Atunci când se constată că este puțin probabil ca un element constitutiv de interoperabilitate, care face obiectul declarației de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare și care a fost introdus pe piață, să respecte cerințele esențiale dacă este utilizat cu destinația planificată, producătorii, comercianții și utilizatorii, după caz, iau măsurile necesare pentru a-i restrânge domeniul de aplicare, a interzice utilizarea sa, a-l retrage de pe piață sau a-l rechema. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează de îndată Comisia Europeană, Agenția și celelalte state membre cu privire la măsurile adoptate și motivează decizia sa, precizând în special dacă lipsa conformității are drept cauză:

- a) neîndeplinirea cerințelor esențiale;
- b) aplicarea incorectă a specificațiilor europene, atunci când se are în vedere aplicarea unor astfel de specificații;
- c) inadecvarea specificațiilor europene.

(2) Atunci când decizia prevăzută la alin. (1) este rezultatul unei inadecvări a specificațiilor europene, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor aplică una sau mai multe dintre următoarele măsuri:

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

(3) Atunci când un element constitutiv de interoperabilitate care face obiectul declarației de conformitate „CE” nu respectă cerințele esențiale, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, ia măsuri corespunzătoare de limitare a introducerii pe piața din România, respectiv de revizuire a declarației de conformitate „CE” de către oricare entitate care a întocmit declarația. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, la solicitarea Autorității de Siguranță Feroviară Română, informează Comisia Europeană și celelalte state membre cu privire la aceasta.

## **CAPITOLUL IV**

### **Subsisteme**

## **Articolul 11**

### **Libera circulație a subsistemelor**

Fără a aduce atingere dispozițiilor capitolului V, pe teritoriul României nu se admite interzicerea, limitarea sau împiedicarea construirii, punerii în funcțiune și exploatării subsistemelor structurale din componența sistemului feroviar care respectă cerințele esențiale. În special, nu se pot solicita verificări care au fost deja efectuate:

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

## **Articolul 12**

### **Conformitatea cu S.T.I. și cu normele naționale**

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română consideră că cerințele esențiale sunt îndeplinite de acele subsisteme structurale din componența sistemului feroviar care, după caz, fac obiectul unei declarații de verificare „CE” eliberată prin trimitere la S.T.I., în conformitate cu art. 14, sau al unei declarații de verificare „CE” eliberată prin trimitere la normele naționale, în conformitate cu art. 14, alin. (8) sau al ambelor declarații.

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

a) atunci când S.T.I. nu acoperă sau nu acoperă integral anumite aspecte care corespund cerințelor esențiale, inclusiv punctele deschise prevăzute la art. 4 alin. (6);

b) atunci când a fost notificată neaplicarea unei/mai multor S.T.I. sau a unor părți ale acesteia/acestora în temeiul art. 6;

c) atunci când un caz special impune aplicarea unor norme tehnice care nu sunt incluse în S.T.I. relevantă;

d) în cazul normelor naționale utilizate pentru a specifica sistemele existente, limitate la scopul evaluării compatibilității tehnice a vehiculului cu rețeaua;

e) în cazul rețelelor și vehiculelor care nu fac obiectul S.T.I.;

f) ca măsură preventivă temporară de urgență, în special în urma unui accident.

### Articolul 13

#### Notificarea normelor naționale

(1) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică Comisiei Europene și Agenției normele naționale existente prevăzute la art. 12 alin. (2) în următoarele cazuri:

a) cu ocazia fiecărei schimbări a normelor;

b) în momentul depunerii unei noi cereri în conformitate cu art. 6 pentru neaplicarea S.T.I.;

c) atunci când normele naționale devin caduce după publicarea sau revizuirea respectivei S.T.I.

(2) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică textul integral al normelor naționale prevăzute la alin. (1) prin intermediul sistemului informatic corespunzător, în conformitate cu art. 27 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(3) Normele naționale prevăzute la alin. (1), inclusiv cele care acoperă interfețele între vehicule și rețele, sunt ușor accesibile, și sunt formulate cu o terminologie accesibilă tuturor părților interesate și publicate de către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor în Monitorul Oficial al României. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor furnizează informații suplimentare cu privire la normele naționale, la solicitarea Comisiei Europene.

(4) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate adopta sau propune, după caz, noi norme naționale în temeiul prezentei hotărâri în următoarele cazuri:

a) în cazul în care o S.T.I. nu respectă în întregime cerințele esențiale;

b) ca măsură preventivă de urgență, în special după producerea unui accident sau a unui incident.

(5) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, la propunerea Autorității de Siguranță Feroviară Română, transmite prin sistemul informatic corespunzător în conformitate cu art. 27 din Regulamentul (UE) 2016/796, proiectul noii norme naționale Agenției și Comisiei Europene în vederea examinării înainte de adoptarea acesteia, în timp util și în termenele prevăzute la art. 25 alin. (1) din acest regulament, motivând introducerea noii norme naționale. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor transmite proiectul de normă într-o formă suficient de avansată pentru a permite Agenției să își desfășoare examinarea în conformitate cu art. 25 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.

(6) În cazul în care, în termen de două luni de la primirea proiectului de normă națională sau în termenul extins convenit în conformitate cu art. 25 alin. (1) din Regulamentul (UE) 2016/796, Agenția nu informează Comisia Europeană și Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor cu privire la evaluarea sa, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate adopta sau, după caz, propune norma spre adoptare autorităților competente.

(7) După adoptarea unei noi norme naționale, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor o notifică Agenției și Comisiei Europene prin intermediul sistemului informatic corespunzător în conformitate cu art. 27 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(8) În cazul măsurilor preventive de urgență, se poate adopta și aplica imediat o nouă normă națională. Această normă este notificată de către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor în conformitate cu art. 27 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796 și este supusă evaluării din partea Agenției, în conformitate cu art. 26 alin. (1), (2) și (5) din acest regulament.

(9) Atunci când notifică o normă prevăzută la alin. (1) sau o nouă normă, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor motivează necesitatea acestei norme pentru a satisface o cerință esențială care nu este deja acoperită de S.T.I. relevantă.

(10) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate decide să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor înscrie aceste norme și restricții în registrul de infrastructură prevăzut la art. 47.

(11) Normele naționale notificate în conformitate cu prezentul articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1.016/2004 privind măsurile pentru organizarea și realizarea schimbului de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice, precum și al regulilor referitoare la serviciile societății informaționale între România și statele membre, precum și Comisia Europeană, cu modificările și completările ulterioare.

#### **Articolul 14**

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

(1) Pentru eliberarea declarației de verificare „CE” necesare pentru introducerea pe piață și punerea în funcțiune prevăzute la capitolul V, solicitantul solicită organismului sau organismelor de evaluare a conformității pe care l-a/le-a selectat în acest scop să aplice procedura de verificare „CE” stabilită în anexa nr. 4.

(2) Solicitantul întocmește declarația de verificare „CE” a unui subsistem. Solicitantul declară pe răspunderea sa exclusivă că subsistemul în cauză a fost supus procedurilor de verificare relevante și respectă cerințele din legislația relevantă al Uniunii Europene și orice norme naționale relevante. Declarația de verificare „CE” și documentele însoțitoare sunt datate și semnate de solicitant.

(3) Atribuțiile organismului notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem încep din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de producție, până la faza de recepție dinaintea introducerii pe piață sau a punerii în funcțiune a subsistemului. Acestea pot include, în conformitate cu S.T.I. relevantă, și verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat.

(4) Solicitantul este responsabil de întocmirea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare „CE”. Acest dosar tehnic conține toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului și, după caz, toate documentele care atestă conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate. Dosarul trebuie să conțină, de asemenea, toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiunile referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere.

(5) În cazul reînnoirii sau modernizării unui subsistem care duc la o modificare a dosarului tehnic și afectează valabilitatea procedurilor de verificare care au avut loc deja, solicitantul evaluează necesitatea unei noi declarații de verificare „CE”.

(6) Organismul notificat poate emite declarații intermediare de verificare pentru anumite etape ale procedurii de verificare sau anumite părți ale subsistemului.

(7) În cazul în care S.T.I. relevante permit acest lucru, organismul notificat poate emite certificate de verificare pentru unul sau mai multe subsisteme sau anumite părți ale subsistemelor respective.

(8) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor desemnează organismele responsabile pentru desfășurarea procedurii de verificare în raport cu normele naționale. În acest sens, organismul desemnat este responsabil pentru atribuțiile pe care le implică. Fără a aduce atingere art. 29, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate numi un organism notificat drept organism desemnat, în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă, caz în care întregul proces poate fi desfășurat de un singur organism de evaluare a conformității.

#### **Articolul 15**

##### **Neconformitatea subsistemelor cu cerințele esențiale**

(1) Atunci când constată că un subsistem structural care face obiectul unei declarații de verificare „CE” însoțită de dosarul tehnic nu este pe deplin conform cu prezenta hotărâre și, în special, nu

îndeplinește cerințele esențiale, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate solicita efectuarea de verificări suplimentare.

(2) La solicitarea Autorității de Siguranță Feroviară Române, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează imediat Comisia Europeană cu privire la verificările suplimentare solicitate și prezintă motivele care le justifică.

(3) În informare se precizează dacă nerespectarea în întregime a din prezentei hotărâri se datorează:

- a) nerespectării cerințelor esențiale sau a unei S.T.I. sau aplicării incorecte a unei S.T.I.;
- b) caracterului inadecvat al unei S.T.I.

(4) În cazul în care un alt stat membru informează Comisia Europeană în legătură cu o declarație de verificare „CE” eronată întocmită de o persoană care își are reședința în România, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor ia măsurile corespunzătoare la solicitarea Comisiei Europene.

## Articolul 16

### Prezumția de conformitate

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

## CAPITOLUL V

### Introducerea pe piață și punerea în funcțiune

## Articolul 17

### Autorizația pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe

(1) Subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură se pun în funcțiune numai dacă sunt proiectate, construite și instalate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale, precum și dacă s-a primit autorizația corespunzătoare în conformitate cu alin. (3) și (4).

(2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor de energie, infrastructură și control-comandă și semnalizare terestre care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul României.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română furnizează orientări detaliate cu privire la modul de obținere a autorizațiilor prevăzute în prezentul articol. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizațiile respective și în care se enumeră documentele necesare. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu Agenția în privința difuzării acestor informații.

(4) Solicitantul depune o cerere de autorizare a punerii în funcțiune a instalațiilor fixe, adresată Autorității de Siguranță Feroviară Române. Cererea este însoțită de un dosar care conține documente justificative ale:

- a) declarațiilor de verificare prevăzute la art. 14;
- b) compatibilității tehnice a subsistemelor cu sistemul în care urmează să fie integrate, stabilită pe baza S.T.I., a normelor naționale și a registrelor corespunzătoare;
- c) integrării în siguranță a acestor subsisteme, stabilită pe baza S.T.I., a normelor naționale și a metodelor de siguranță comune corespunzătoare prevăzute la art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019;

d) în cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică echipamente din Sistemul european de control al trenurilor - ETCS și/sau Sistemul global de comunicații mobile - căi ferate - GSM-R, ale deciziei favorabile a Agenției emise în conformitate cu art. 19 din Directiva (UE) 2016/797, iar în cazul unei modificări la proiectul de caiet de sarcini sau la descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere care au avut loc după decizia favorabilă, documente justificative ale conformității cu rezultatul procedurii prevăzute la art. 30 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.



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

(6) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română verifică în ce măsură dosarul este complet, relevant și coerent, iar în cazul echipamentelor ERTMS terestre, conformitatea cu decizia favorabilă a Agenției emisă în conformitate cu art. 19 din Directiva (UE) 2016/797 și, după caz, conformitatea cu rezultatul procedurii prevăzute la art. 30 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796. În urma acestei verificări, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română eliberează autorizația pentru punere în funcțiune a instalațiilor fixe sau informează solicitantul asupra deciziei sale negative în termen de cel mult patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

(7) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, solicitantul trimite Autorității de Siguranță Feroviară Române un dosar care descrie proiectul. În termen de cel mult o lună de la primirea cererii solicitantului, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, în cooperare cu Agenția în cazul proiectelor ERTMS terestre, examinează dosarul și decide dacă este necesară o nouă autorizație pentru punere în funcțiune, pe baza următoarelor criterii:

a) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere;

b) acest lucru este impus de S.T.I. relevante;

c) acest lucru este impus de planul național de punere în aplicare stabilit;

d) se fac modificări ale valorilor parametrilor pe baza cărora a fost deja acordată autorizația.

(8) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își adoptă decizia în termen de cel mult patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

(9) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română justifică în mod corespunzător decizia de refuz al unei autorizații pentru punere în funcțiune a instalațiilor fixe. În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate depune o cerere prin care solicită Autorității de Siguranță Feroviară Române să își revizuiască decizia. Cererea este însoțită de o justificare. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă sau revocă decizia în termen de două luni de la data primirii cererii de revizuire. În cazul în care a Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă decizia negativă, solicitantul o poate contesta potrivit reglementărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ.

## Articolul 18

Punerea în aplicare armonizată a Sistemului European de Gestionare a Traficului Feroviar - ERTMS în Spațiul Economic European

(1) În cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică ETCS și/sau GSM-R, punerea în aplicare armonizată a ERTMS în Spațiul Economic European este asigurată de Agenție în conformitate cu art. 19 din Directiva (UE) 2016/797.

(2) În vederea asigurării punerii în aplicare armonizate a ERTMS și a interoperabilității la nivelul Spațiului Economic European, înainte de orice cerere de oferte referitoare la echipamentele ERTMS terestre, soluțiile tehnice avute în vedere sunt verificate de către Agenție pentru deplină conformitate cu S.T.I. relevante și deplină interoperabilitate.

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

a) proiectul de caiet de sarcini sau descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere;

b) documente justificative privind condițiile necesare pentru compatibilitatea tehnică și operațională a subsistemului cu vehiculele prevăzute să fie utilizate pe rețeaua relevantă;

c) documente justificative privind conformitatea soluțiilor tehnice avute în vedere cu S.T.I. relevante;

d) orice alte documente relevante, precum avizele Autorității de Siguranță Feroviare Română și/sau ale celorlalte autorități naționale de siguranță din statele membre, declarațiile de verificare sau certificatele de conformitate.

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

(5) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate emite un aviz cu privire la cererea de aprobare, fie solicitantului înainte de data de depunere a cererii, fie Agenției după depunerea cererii.

(6) În termen de o lună de la primirea cererii de către Agenție, solicitantul este informat de către aceasta că dosarul este complet sau i se solicită informații suplimentare relevante, într-un termen rezonabil stabilit de Agenție.

(7) Solicitantului i se emite o decizie favorabilă de către Agenție sau este informat de către aceasta asupra deficiențelor posibile într-un termen prestabilit rezonabil și, în orice caz, în termen de două luni de la primirea de către Agenție a tuturor informațiilor relevante.

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

(9) În cazul în care solicitantul nu este de acord cu deficiențele identificate de Agenție, se aplică procedura prevăzută la alin. (11).

(10) În cazul prevăzut la art. 6, alin. (1), lit. a), solicitantul nu solicită o nouă evaluare.

(11) Solicitantul poate depune, în termen de o lună de la primirea unei decizii nefavorabile a Agenției, o cerere motivată de revizuire a deciziei. În conformitate cu art. 19 alin. (5) din Directiva (UE) 2016/797, Agenția își confirmă sau modifică decizia în termen de două luni de la data primirii cererii. În cazul în care Agenția își confirmă decizia inițială, solicitantul are dreptul să o conteste în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor instituite în temeiul art. 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(12) În cazul unei modificări a proiectului de caiet de sarcini sau a descrierii soluției tehnice avute în vedere care are loc după decizia afirmativă, solicitantul informează Agenția și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română/autoritățile naționale de siguranță din celelalte state membre prin intermediul ghișeului unic prevăzut la art. 12 din Regulamentul (UE) 2016/796, fără întârzieri nejustificate, caz în care se aplică prevederile art. 30 alin. (2) din acest regulament.

## **Articolul 19**

### **Introducerea pe piață a subsistemelor mobile**

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

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

## **Articolul 20**

### **Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul**

(1) Solicitantul introduce vehiculul pe piața din România numai după ce a primit autorizația de introducere pe piață a vehiculului eliberată de către Agenție în conformitate cu art. 21 alin. (5) și (6) din Directiva (UE) 2016/797 și, respectiv alin. (12) sau de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu alin. (16).

(2) Solicitantul adresează Agenției cererea pentru eliberarea autorizației de introducere pe piață atunci când zona de utilizare are în vedere teritoriul unui stat membru, care poate fi sau nu teritoriul României, sau al mai multor state membre, care poate include sau nu teritoriul României.

(3) Fără a aduce atingere alin. (2), solicitantul poate adresa Autorității de Siguranță Feroviară Române cererea pentru eliberarea autorizației de introducere pe piață atunci când zona de utilizare este limitată la teritoriul României.

(4) În cererea sa de autorizare de introducere pe piață a vehiculului, solicitantul specifică zona de utilizare a vehiculului. Cererea include dovezi care arată că a fost verificată compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua din zona de utilizare a acestuia.

(5) Cererea de autorizare de introducere pe piață a vehiculului trebuie să fie însoțită de un dosar privind vehiculul sau tipul de vehicul, inclusiv documente justificative cu privire la:

a) introducerea pe piață a subsistemelor mobile din care este compus vehiculul în conformitate cu art. 19, pe baza declarației de verificare „CE”;

b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor prevăzute la lit. a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza S.T.I. relevante și, după caz, a normelor naționale;

c) integrarea în siguranță a subsistemelor prevăzute la lit. a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza S.T.I. relevante și, după caz, a normelor naționale, precum și a metodelor de siguranță comune prevăzute la art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019;

d) compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua din zona de utilizare a acestuia, stabilită pe baza S.T.I. relevante și, după caz, a normelor naționale, a registrului de infrastructură, precum și a metodelor de siguranță comune privind evaluarea riscurilor prevăzute la art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019.

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

(7) Ori de câte ori sunt necesare teste pentru obținerea unor dovezi documentare cu privire la compatibilitatea tehnică prevăzută la alin. (5), lit. b) și d), Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate emite o autorizație temporară pe baza căreia solicitantul să utilizeze vehiculul pentru verificări tehnice în rețea. Administratorul de infrastructură, în consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de trei luni de la data primirii cererii solicitantului. Dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia măsuri pentru a asigura efectuarea testelor.

(8) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, emite autorizații de introducerea pe piață a vehiculelor sau informează solicitantul asupra deciziei sale negative în termen de cel mult patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante din partea solicitantului. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română aplică modalitățile practice privind procedura de autorizare instituite de Comisia Europeană prin acte de punere în aplicare. Aceste autorizații permit vehiculelor să fie introduse pe piața Spațiului Economic European.

(9) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română evaluează dosarele solicitanților transmise de Agenție în temeiul art. 21 alin. (5) lit. b) din Directiva (UE) 2016/797 și care preconizează ca zonă de utilizare teritoriul României/inclusiv teritoriul României.

(10) Evaluarea are în vedere dacă dosarul este complet, relevant și coerent în conformitate cu alin. (5) lit.-d) și cu elementele specificate la alin. (5) lita) –c) în raport cu normele naționale relevante.

(11) În cadrul evaluărilor menționate la alin. (9) și (10) și în cazul unor dubii justificate, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate solicita efectuarea de teste în rețea. Pentru a facilita aceste teste, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate emite o autorizație temporară solicitantului în vederea utilizării vehiculului pentru teste în rețea. Administratorul de infrastructură depune toate eforturile pentru a asigura efectuarea oricărui test de acest tip în termen de trei luni de la cererea Agenției sau a Autorității de Siguranță Feroviară Române.

(12) În cazul în care Agenția nu este de acord cu o evaluare negativă desfășurată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în temeiul alin. (9) și (10) și aceasta informează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prezentând motivele dezacordului său, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu Agenția în vederea convenirii asupra unei evaluări reciproc acceptabile. Dacă este cazul, conform deciziei Agenției și Autorității de Siguranță Feroviară Română, acest proces îl implică și pe solicitant. Dacă nu s-a putut conveni o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care Agenția a informat Autoritatea de Siguranță Feroviară Română de dezacordul său, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate transmite chestiunea în vederea arbitrajului către comisia pentru soluționarea contestațiilor instituită în temeiul art. 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(13) În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu Agenția, autorizația de introducere pe piață acoperă o zonă de utilizare în conformitate cu decizia Agenției.

(14) În cazul în care Comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu evaluarea negativă a Autorității de Siguranță Feroviară Română, autorizația de introducere pe piață acoperă o zonă de utilizare care exclude porțiunile din rețea care au primit o evaluare negativă.

(15) În cazul în care Agenția nu este de acord cu o evaluare pozitivă efectuată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în temeiul alin. (9) și (10), Autoritatea de Siguranță Feroviară Română analizează motivele dezacordului Agenției și cooperează cu aceasta în vederea convenirii unei evaluări reciproc acceptabile. Dacă este cazul, conform deciziei Agenției și Autorității de Siguranță Feroviară Română, acest proces îl implică și pe solicitant. Dacă nu s-a putut conveni o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care Agenția a informat Autoritatea de Siguranță Feroviară Română de dezacordul său, autorizația de introducere pe piață acoperă o zonă de utilizare în conformitate cu decizia Agenției.

(16) În cazul în care zona de utilizare este limitată la una sau mai multe rețele din România, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate, asumându-și responsabilitatea și dacă acest lucru este cerut de solicitant potrivit alin. (1), să elibereze autorizația de introducere pe piață a vehiculului. Pentru a elibera astfel de autorizații, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română evaluează dosarul în funcție de elementele stabilite la alin. (5) – (7) și conform procedurilor instituite de către Comisia Europeană în acte de punere în aplicare. În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante. În conformitate cu prevederile prezentului alineat, autorizația eliberată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este valabilă și fără extinderea zonei de utilizare pentru vehiculele care circulă la stațiile de cale ferată din statele membre învecinate României, cu caracteristici similare ale rețelelor, atunci când respectivele stații sunt aproape de frontiera cu România, în urma consultării autorităților naționale de siguranță din aceste state.

(17) Autorizația eliberată de autoritatea națională de siguranță a unui stat membru învecinat României, cu caracteristici similare ale rețelelor, este valabilă pe teritoriul României și fără extinderea zonei de utilizare pentru vehiculele care călătoresc la stațiile din România, atunci când stațiile respective sunt aproape de frontiera cu statul membru în cauză, în urma consultării Autorității de Siguranță Feroviară Române de către autoritatea de siguranță națională în cauză.

(18) Consultările menționate pot avea loc pentru fiecare caz în parte sau pot fi stabilite în contextul unor acorduri transfrontaliere între Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și autoritățile naționale de siguranță din statele membre învecinate.

(19) În cazul în care zona de utilizare este limitată la teritoriul României și în cazul neaplicării uneia/mai multor S.T.I. sau a unor părți ale acesteia/acestora prevăzute la art. 6, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română eliberează autorizația pentru vehicul numai după aplicarea procedurii prevăzute la articolul respectiv.

(20) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își asumă responsabilitatea deplină pentru autorizațiile pe care le eliberează.

(21) Autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor prevăd:

- a) zona/zonelor de utilizare a vehiculului;
- b) valorile parametrilor stabiliți în S.T.I. și, după caz, în normele naționale, pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și zona/zonelor de utilizare a acestuia;
- c) conformitatea vehiculului cu S.T.I. și seturile de norme naționale relevante, în ceea ce privește parametrii prevăzuți la lit. b);
- d) condițiile de utilizare a vehiculului și alte restricții.

(22) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română justifică în mod corespunzător orice decizie prin care refuză autorizația de introducere pe piață a unui vehicul sau excluderea unei părți a rețelei în conformitate cu o evaluare negativă prevăzută la alin. (12) – (15). În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate solicita Agenției sau Autorității de Siguranță Feroviară Române, după caz, revizuirea deciziei. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română are la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a-și confirma sau revoca decizia.

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

(24) În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă decizia negativă, solicitantul o poate contesta potrivit reglementărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ.

(25) În cazul reînnoirii sau modernizării vehiculelor existente care dețin deja o autorizație de introducere pe piață a vehiculului, solicitantul cere Autorității de Siguranță Feroviară Române sau Agenției, după caz, o nouă autorizație de introducere pe piață a vehiculului atunci când:

a) se aduc modificări valorilor parametrilor prevăzuți la alin. (21) lit. b) care se situează în afara gamei parametrilor acceptabili, conform definiției din S.T.I.;

b) nivelul general de siguranță al vehiculului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere;

c) acest lucru este impus de S.T.I. relevante.

(26) În cazul în care dorește să extindă zona de utilizare a unui vehicul deja autorizat, solicitantul adaugă la dosar documentele corespunzătoare prevăzute la alin. (5) – (7) cu privire la zona de utilizare suplimentară. Solicitantul transmite dosarul Agenției în vederea eliberării unei autorizații actualizate care acoperă zona de utilizare extinsă.

(27) În cazul în care solicitantul a primit o autorizație pentru un vehicul în conformitate cu alin. (16) – (20) și dorește să îi extindă zona de utilizare în România, acesta adaugă la dosar documentele corespunzătoare prevăzute la alin. (5) – (7) cu privire la zona de utilizare suplimentară. Solicitantul transmite dosarul Autorității de Siguranță Feroviară Române care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alin. (16) – (20), eliberează o autorizație actualizată ce acoperă zona de utilizare extinsă.

(28) În sensul art. 21 alin. (5) și (6) din Directiva (UE) 2016/797, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin Autoritatea Feroviară Română - AFER, încheie acorduri de cooperare cu Agenția în conformitate cu art. 76 din Regulamentul (UE) 2016/796. Acordurile respective pot fi sub forma unor acorduri specifice sau a unor acorduri-cadru și pot implica numai Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin Autoritatea Feroviară Română - AFER, sau mai multe autorități naționale de siguranță din statele membre. Acordurile de cooperare conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultatele preconizate, a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării taxelor care trebuie plătite de solicitant. Acestea pot include, de asemenea, acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită expertize tehnice specifice din punct de vedere geografic sau istoric, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar, acordurile de cooperare specifice pot include posibilitatea delegării atribuțiilor către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin Autoritatea Feroviară Română - AFER, atunci când acest lucru este necesar pentru a se asigura alocarea eficientă și proporțională a resurselor pentru autorizare. Aceste acorduri trebuie să fie în vigoare înainte ca Agenția să îndeplinească atribuțiile de autorizare.

(29) Prezentul articol nu se aplică vagoanelor de marfă sau vagoanelor de călători care sunt utilizate în comun cu țările terțe din vecinătatea României, al căror ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare din România și care sunt autorizate conform unei alte proceduri de autorizare a vehiculelor. Normele care reglementează procedura de autorizare a acestor vehicule sunt publicate și notificate Comisiei Europene de către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor. Conformitatea acestor vehicule cu cerințele esențiale ale prezentei hotărâri este asigurată de operatorul de transport feroviar în cauză, în contextul sistemului său de management al siguranței. Dacă normele respective nu sunt conforme cu prezenta hotărâre, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și Comisia Europeană pot coopera pentru a stabili măsurile corespunzătoare care trebuie luate, implicând, dacă este necesar, organismele internaționale relevante.

(30) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate decide să nu aplice prezentul articol în cazul locomotivelor sau al trenurilor autopropulsate care sosesc din țări terțe vecine României și care sunt destinate să circule până la o stație de cale ferată situată în apropierea frontierei de pe teritoriul României și desemnată pentru operațiuni transfrontaliere. Conformitatea acestor vehicule cu cerințele esențiale ale prezentei hotărâri este asigurată de operatorul de transport feroviar în cauză, în contextul sistemului său de management al siguranței și, dacă este cazul, în conformitate cu art. 10, alin. (28) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019.

## Articolul 21

### Înregistrarea vehiculelor autorizate în vederea introducerii pe piață

(1) Înainte de utilizarea pentru prima dată a unui vehicul și după ce autorizația de introducere pe piață a fost acordată de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu art. 20 din prezenta hotărâre, sau de către Agenție în conformitate cu art. 21 din Directiva (UE) 2016/797, deținătorul solicită înregistrarea vehiculului într-un registru al vehiculelor, astfel cum este prevăzut la art. 45 din prezenta hotărâre.

(2) În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul este limitată la teritoriul României, vehiculul este înregistrat în Registrul național al vehiculelor.

(3) În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul nu este limitată la teritoriul României, acoperind și teritoriul altor state membre, deținătorul poate solicita înregistrarea vehiculului în Registrul național al vehiculelor sau în registrul altui stat membru acoperit de zona de utilizare.

## Articolul 22

### Verificări anterioare utilizării vehiculelor autorizate

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

a) dacă vehiculul a fost autorizat pentru introducerea pe piață în conformitate cu art. 20 din prezenta hotărâre sau cu art. 21 din Directiva (UE) 2016/797 și dacă este înregistrat corespunzător;

b) dacă vehiculul este compatibil cu ruta pe baza registrului de infrastructură, a S.T.I. relevante sau a oricărei informații relevante care urmează să fie furnizată de administratorul de infrastructură gratuit și într-un termen rezonabil, în cazul în care un astfel de registru nu există sau este incomplet;

c) dacă vehiculul este integrat în mod corespunzător în compunerea trenului în care este destinat să fie utilizat, luându-se în considerare sistemul de management al siguranței prevăzut la art. 9 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 și S.T.I. privind exploatarea și gestionarea traficului.

(2) În sensul alin. (1), operatorul de transport feroviar poate efectua teste în colaborare cu administratorul de infrastructură.

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

## Articolul 23

### Autorizația de tip a vehiculelor

(1) Agenția sau Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, după caz, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 21 din Directiva (UE) 2016/797, respectiv art. 20 din prezenta hotărâre, poate să acorde autorizații de tip ale vehiculelor. Cererea de autorizare de tip a vehiculelor și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora, precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeului unic prevăzut la art. 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(2) În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română eliberează o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul, aceasta eliberează simultan, la cererea solicitantului, autorizația de tip a vehiculului, care se referă la aceeași zonă de utilizare a vehiculului.

(3) În cazul unor modificări aduse oricărei dispoziții relevante din S.T.I. sau din normele naționale pe baza cărora s-a eliberat o autorizație de tip pentru un vehicul, S.T.I. sau norma națională stabilește dacă autorizația de tip a vehiculului respectiv deja acordată rămâne valabilă sau trebuie reînnoită. Dacă autorizația respectivă trebuie reînnoită, verificările efectuate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română nu pot viza decât normele modificate.

(4) Modelul declarației de conformitate cu tipul eliberat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este stabilit de către Comisia Europeană prin intermediul unor acte de punere în aplicare.

(5) Declarația de conformitate cu tipul se întocmește în conformitate cu:

a) procedurile de verificare ale S.T.I. relevante;

b) în cazul în care nu se aplică S.T.I., procedurile de evaluare a conformității definite în modulele B+D, B+F și H1 din Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor și de abrogare a Deciziei 93/465/CEE a Consiliului.

(6) Autorizațiile de tip ale vehiculelor se înregistrează în Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate în conformitate cu art. 46.

#### **Articolul 24**

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

(1) Un vehicul sau o serie de vehicule care sunt în conformitate cu un tip de vehicul autorizat primesc, fără verificări suplimentare, o autorizație pentru vehicul în conformitate cu art. 21 din Directiva (UE) 2016/797 sau cu art. 20 din prezenta hotărâre pe baza unei declarații de conformitate cu tipul de vehicul respectiv, depusă de solicitant.

(2) Reînnoirea autorizației unui tip de vehicul prevăzută la art. 23 alin. (3) nu afectează autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor deja emise pe baza autorizației anterioare de introducere a acelui tip de vehicul pe piață.

#### **Articolul 25**

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

(1) În cazul în care operatorul de transport feroviar constată, în timpul exploatarei, că un vehicul pe care îl utilizează nu respectă una dintre cerințele esențiale aplicabile, acesta ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul în stare de conformitate. În plus, operatorul poate informa Agenția, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și alte autorități naționale de siguranță vizate din statele membre cu privire la măsurile luate. Dacă operatorul de transport feroviar deține dovezi conform cărora situația de neconformitate exista deja la momentul eliberării autorizației de introducere pe piață a vehiculului respectiv, acesta informează Agenția, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și alte autorități naționale de siguranță vizate din statele membre.

(2) În cazul în care constată, de exemplu în cadrul procesului de supraveghere prevăzut la art. 17 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019, că un vehicul sau un tip de vehicul căruia i s-a eliberat o autorizație de introducere pe piață sau o autorizație de tip de către Agenție sau de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, utilizat conform destinației sale, nu respectă una dintre cerințele esențiale aplicabile, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează operatorul de transport feroviar care utilizează vehiculul sau tipul de vehicul și îi solicită să ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul/vehiculele în stare de conformitate. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează Agenția și alte autorități naționale de siguranță vizate din statele membre, inclusiv cele dintr-un stat membru în care o cerere de autorizare a introducerii pe piață a unui vehicul de același tip este în curs de desfășurare.

(3) Atunci când, în cazurile prevăzute la alin. (1) sau (2), măsurile corective luate de operatorul de transport feroviar nu asigură conformitatea cu cerințele esențiale aplicabile, iar această neconformitate reprezintă un risc major la adresa siguranței, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate aplica măsuri temporare de siguranță în temeiul atribuțiilor sale de supraveghere, în conformitate cu art. 17 alin. (10) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate aplica în paralel măsuri de siguranță temporare sub forma unei suspendări a autorizației de tip a vehiculului. Acestea sunt supuse controlului jurisdicțional și procedurii de arbitraj prevăzute la art. 20, alin. (12).

(4) În cazurile prevăzute la alin. (3), în urma unei examinări a eficacității măsurilor luate pentru contracararea riscului major la adresa siguranței, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate decide să revoce sau să modifice autorizația pe care a eliberat-o, atunci când se demonstrează că o cerință esențială nu a fost respectată la momentul emiterii autorizației. În acest scop, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română aduce decizia la cunoștința deținătorului autorizației de introducere pe piață sau al autorizației de tip a vehiculului, cu specificarea motivelor care au stat la baza deciziei. În termen de o lună de la primirea deciziei Autorității de Siguranță Feroviară Română sau de la primirea deciziei

Agenției, în conformitate cu art. 26, alin. (4) din Directiva (UE) 2016/797, deținătorul autorizației poate cere acestora revizuirea deciziei. În acest caz, decizia de revocare se suspendă cu titlu temporar. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română are la dispoziție o lună de la data primirii cererii de revizuire pentru a-și confirma sau revoca decizia.

(5) Dacă este necesar, în cazul unui dezacord între Agenție și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română referitor la nevoia de a limita sau revoca autorizația, se aplică procedura de arbitraj prevăzută la art. 20, alin. (12). În cazul în care, în urma aplicării procedurii respective, autorizația acordată vehiculului nu este limitată sau revocată, măsurile de siguranță temporare menționate la alin. (3) se suspendă.

(6) În cazul în care decizia Agenției este confirmată, deținătorul autorizației acordate vehiculului o poate contesta în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor desemnate în temeiul art. 55 din Regulamentul (UE) 2016/796 în termenul menționat la art. 59 din acest regulament. În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă decizia sa, deținătorul autorizației acordate vehiculului o poate contesta în termen de două luni de la notificarea deciziei, care se soluționează potrivit reglementărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ.

(7) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este informată de către Agenție atunci când aceasta decide să revoce sau să modifice o autorizație de introducere pe piață pe care a acordat-o, sau atunci când o autoritate a unui alt stat membru decide să revoce o autorizație de introducere pe piață pe care a acordat-o.

(8) Atunci când Autoritatea de Siguranță Feroviară Română decide să revoce o autorizație de introducere pe piață pe care a acordat-o, aceasta informează de îndată Agenția și prezintă motivele deciziei sale.

(9) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română consemnează decizia de a revoca autorizația în registrul corespunzător al vehiculelor, în conformitate cu art. 21 sau, în cazul unei autorizații de tip de vehicul, în registrul european al tipurilor de vehicule autorizate, în conformitate cu art. 23, alin. (6). Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează în mod corespunzător operatorii de transport feroviar care utilizează vehicule similare vehiculului sau tipului de vehicul care face obiectul unei revocări. Astfel de operatori de transport feroviar sunt obligați în primul rând să verifice dacă există aceeași problemă de neconformitate. În acest caz, se aplică procedura prevăzută în prezentul articol.

(10) Dacă o autorizație de introducere pe piață este revocată, vehiculul vizat nu se mai utilizează, iar zona sa de utilizare nu poate fi extinsă. Dacă o autorizație de tip a vehiculului este revocată, vehiculele construite în baza sa nu pot fi introduse pe piață sau trebuie retrase, în cazul în care au fost deja introduse pe piață. O nouă autorizație poate fi solicitată în temeiul procedurii prevăzute la art. 20, în cazul vehiculelor individuale, sau la art. 23, în cazul tipurilor de vehicule.

(11) În cazul în care, în situațiile prevăzute la alin. (1) sau (2), neconformitatea cu cerințele esențiale se limitează la o parte a zonei de utilizare a vehiculului vizat și respectiva neconformitate exista deja la momentul emiterii autorizației de introducere pe piață, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română modifică autorizația pentru a exclude părțile zonei de utilizare respective.

## CAPITOLUL VI

### Organismele de evaluare a conformității

#### Articolul 26

##### Autoritatea de notificare

(1) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor este responsabil de instituirea și îndeplinirea procedurilor necesare pentru evaluarea, notificarea și monitorizarea organismelor de evaluare a conformității, inclusiv conformitatea cu prevederile art. 33.

(2) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică Comisia Europeană și alte organisme ale statelor membre autorizate să îndeplinească atribuții de evaluare a conformității ca părți terțe, astfel cum se prevede la art. 9 alin. (2) și art. 14 alin. (1). Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează Comisia Europeană și celelalte state membre cu privire la organismele desemnate prevăzute la art. 14, alin. (8).



(3) Evaluarea și monitorizarea organismelor de evaluare a conformității, inclusiv conformitatea cu prevederile art. 33, se face de către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor conform unei metodologii de evaluare și monitorizare a organismelor de evaluare a conformității, aprobată prin ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor. Ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, în termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri .

### **Articolul 27**

#### **Cerințe referitoare la autoritatea de notificare**

Autoritatea de notificare:

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

### **Articolul 28**

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

Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează Comisia Europeană în legătură cu procedurile sale de evaluare, notificare și monitorizare a organismelor de evaluare a conformității și în legătură cu orice modificări aduse acestor proceduri.

### **Articolul 29**

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

(1) În scopul notificării, un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute la alin. (2) - (7) și la art. 30 și 31.

(2) Organismul de evaluare a conformității este înființat în temeiul legislației naționale și are personalitate juridică.

(3) Organismul de evaluare a conformității este capabil să îndeplinească toate atribuțiile de evaluare a conformității care îi sunt atribuite prin S.T.I. relevantă și în legătură cu care a fost notificat, indiferent dacă acele atribuții sunt îndeplinite de acest organism sau în numele și sub responsabilitatea acestuia.

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

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

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

(6) Organismele de evaluare a conformității încheie o asigurare de răspundere cu excepția cazului în care răspunderea este asumată de stat în conformitate cu legislația națională sau dacă statul este direct responsabil de evaluarea conformității.

(7) Personalul unui organism de evaluare a conformității păstrează secretul profesional în privința tuturor informațiilor obținute în cursul îndeplinirii atribuțiilor sale în temeiul S.T.I. relevante sau al oricărei dispoziții din legislația națională care o pune în aplicare, cu excepția informațiilor legate de autoritățile competente din România. Drepturile de autor sunt protejate.

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

(9) Organismele de evaluare a conformității notificate pentru subsistemele control-comandă și semnalizare terestră și/sau la bord participă la activitățile grupului ERTMS prevăzut la art. 29 din Regulamentul (UE) 2016/796 sau se asigură că personalul lor de evaluare este informat cu privire la aceste activități. Organismele de evaluare a conformității respectă orientările rezultate din activitatea acestui grup. În cazul în care consideră că este inadecvat sau imposibil să aplice aceste orientări, organismele de evaluare a conformității în cauză transmit comentariile lor către grupul de lucru ERTMS spre dezbateră, în vederea îmbunătățirii continue a orientărilor.

### Articolul 30

#### Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității

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

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

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

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

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

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

(7) Organismele de evaluare a conformității și personalul acestora desfășoară activitățile de evaluare a conformității la cel mai înalt nivel de integritate profesională și cu competența tehnică necesară în domeniul specific și nu sunt supuși nici unor presiuni sau stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea/hotărârea sau rezultatele activităților lor de evaluare a conformității,

în special în ceea ce privește persoanele sau grupurile de persoane care au un interes legat de rezultatele acestor activități.

### **Articolul 31**

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

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

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

b) cunoașterea satisfăcătoare a cerințelor evaluărilor pe care le efectuează și autoritatea corespunzătoare pentru realizarea acestor evaluări;

c) cunoașterea și înțelegerea corespunzătoare a cerințelor esențiale, a standardelor armonizate aplicabile și a dispozițiilor relevante din legislația Uniunii Europene și din legislația națională;

d) capacitatea de a întocmi certificate, evidențe și rapoarte care să demonstreze că au fost realizate evaluări.

(2) Remunerația personalului de conducere de nivel superior și a personalului de evaluare ale unui organism de evaluare a conformității nu depinde de numărul de evaluări realizate sau de rezultatele evaluărilor respective.

### **Articolul 32**

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

În cazul în care un organism de evaluare a conformității demonstrează conformitatea sa cu criteriile prevăzute în standardele armonizate relevante sau în părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, se presupune că acesta se conformează cerințelor prevăzute la art. 29 - 31, în măsura în care aceste cerințe sunt reglementate de standardele armonizate aplicabile.

### **Articolul 33**

#### **Filiale și subcontractanți ai organismelor notificate**

(1) În cazul în care un organism notificat subcontractează anumite atribuții referitoare la evaluarea conformității sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la art. 29 - 31 și informează Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor în acest sens.

(2) Organismele notificate își asumă întreaga responsabilitate pentru atribuțiile îndeplinite de subcontractanți sau filiale, oriunde ar fi acestea stabilite.

(3) Activitățile organismelor notificate pot fi subcontractate sau îndeplinite de o filială doar cu acordul clientului.

(4) Organismele notificate pun la dispoziția Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor documentele relevante referitoare la evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și la activitățile desfășurate de aceștia în temeiul S.T.I. relevante.

### **Articolul 34**

#### **Organisme interne acreditate**

(1) Solicitanții pot recurge la un organism intern acreditat pentru a realiza activitățile de evaluare a conformității în scopul aplicării procedurilor stabilite în modulele A1, A2, C1 sau C2 prevăzute în anexa II la Decizia nr. 768/2008/CE și modulele CA1 și CA2 prevăzute în anexa I la Decizia 2010/713/UE. Organismul respectiv este o parte separată și distinctă a solicitantului în cauză și nu este implicat în proiectarea, producția, furnizarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează.

(2) Organismul intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:

- a) este acreditat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008;
  - b) organismul și personalul acestuia sunt identificabile din punct de vedere organizațional și dispun de metode de raportare în cadrul operatorului economic din care fac parte, care le asigură imparțialitatea și o demonstrează în fața organismului național de acreditare competent;
  - c) organismul și personalul acestuia nu sunt responsabili cu proiectarea, producerea, furnizarea, instalarea, exploatarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează și nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu aprecierea/hotărârea lor independentă sau cu integritatea acestora în ceea ce privește activitățile lor de evaluare;
  - d) organismul prestează servicii exclusiv operatorului economic din care face parte.
- (3) Organismele interne acreditate nu se notifică statelor membre sau Comisiei Europene, însă operatorul economic din care fac parte sau organismul național de acreditare competent furnizează informații cu privire la acreditarea lor Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor la cererea acestuia.

### **Articolul 35**

#### **Cererea de notificare**

- (1) Un organism de evaluare a conformității stabilit în România depune o cerere de notificare la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.
- (2) Această cerere este însoțită de o descriere a activităților de evaluare a conformității, a modului sau modulelor de evaluare a conformității și a produsului sau produselor pentru care organismul se consideră a fi competent.
- (3) Organismul de evaluare a conformității prezintă Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor toate documentele justificative necesare pentru evaluarea, recunoașterea și monitorizarea periodică a conformității sale cu cerințele prevăzute la art. 29 - 31.

### **Articolul 36**

#### **Procedura de notificare**

- (1) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică numai organismele de evaluare a conformității care îndeplinesc cerințele prevăzute la art. 29 - 31.
- (2) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică organismele prevăzute la alin. (1) Comisiei Europene și celorlalte state membre, prin intermediul instrumentului de notificare electronică dezvoltat și gestionat de Comisia Europeană.
- (3) Notificarea include detalii complete despre activitățile de evaluare a conformității, modulul sau modulele de evaluare a conformității și produsul sau produsele în cauză.
- (4) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor prezintă Comisiei Europene și celorlalte state membre documentele justificative care atestă competența organismului de evaluare a conformității și măsurile adoptate pentru a se asigura că organismul respectiv va fi monitorizat periodic și că va îndeplini în continuare cerințele prevăzute la art. 29 - 31.
- (5) Organismul în cauză poate îndeplini activitățile unui organism notificat numai în cazul în care nu există obiecții din partea Comisiei Europene sau a celorlalte state membre, transmise în termen de două luni de la notificare.
- (6) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor înștiințează Comisia Europeană și celelalte state membre cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse notificării.

### **Articolul 37**

#### **Modificări ale notificărilor**

- (1) În cazul în care Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor a constatat sau a fost informat că un organism notificat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute la art. 29 - 31 sau nu își îndeplinește obligațiile, acesta restricționează, suspendă sau retrage notificarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează imediat Comisia Europeană și celelalte state membre în consecință.

(2) În caz de restricționare, suspendare sau retragere a notificării sau în cazul în care organismul notificat și-a încetat activitatea, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor ia măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că dosarele acestui organism sunt prelucrate de un alt organism notificat sau sunt puse, la cerere, la dispoziția sa.

### Articolul 38

#### Contestarea de către Comisia Europeană a competenței organismelor notificate

(1) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor prezintă Comisiei Europene, la cerere, toate informațiile referitoare la temeiul notificării sau la menținerea competenței unui organism notificat, atunci când acesta face obiectul unei investigații în conformitate cu art. 40 din Directiva (UE) 2016/797.

(2) În cazul în care Comisia Europeană constată că un organism notificat de Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor nu îndeplinește/nu mai îndeplinește cerințele pentru a fi notificat, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor adoptă, la solicitarea Comisiei Europene, măsurile corective necesare, inclusiv retragerea notificării, dacă este necesar.

### Articolul 39

#### Obligații operaționale ale organismelor notificate

(1) Organismele notificate realizează evaluări ale conformității în concordanță cu procedurile de evaluare a conformității prevăzute în S.T.I. relevantă.

(2) Evaluările conformității se realizează în mod proporționat, evitând sarcinile inutile pentru operatorii economici. Organismele notificate își desfășoară activitățile ținând seama în mod corespunzător de dimensiunea operatorului economic, de sectorul său de activitate, de structura acestuia, de gradul de complexitate al tehnologiei produsului în cauză și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.

(3) În același timp, scopul activității lor este însă evaluarea conformității produsului cu prezenta hotărâre.

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

(5) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității ulterioare eliberării certificatului, un organism notificat constată că un produs nu mai este conform cu S.T.I. relevantă sau cu standardele armonizate ori specificațiile tehnice corespunzătoare, acesta solicită producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare și suspendă sau retrage certificatul, dacă este necesar.

(6) În cazul în care nu se iau măsuri corective sau acestea nu au efectul cerut, organismul notificat restricționează, suspendă sau retrage orice certificat, după caz.

### Articolul 40

#### Obligația organismelor notificate de a furniza informații

(1) Organismele notificate informează Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor în legătură cu următoarele:

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

(2) De asemenea, organismele notificate informează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu privire la orice refuz, restricție, suspendare sau retragere a unui certificat conform alin. (1), lit. a).

(3) Organismele notificate furnizează celorlalte organisme notificate din Spațiul Economic European, inclusiv celorlalte organisme notificate din România, care desfășoară activități similare de evaluare a conformității ce vizează aceleași produse, informații relevante privind aspecte legate de rezultate negative și, la cerere, pozitive ale evaluării conformității.

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

#### **Articolul 41**

##### **Schimburile de bune practici**

Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor face schimb de bune practici cu autoritățile naționale ale statelor membre responsabile de politica de notificare, în cadrul organizat de către Comisia Europeană.

#### **Articolul 42**

##### **Coordonarea organismelor notificate**

Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, în cadrul procesului de monitorizare, se asigură că organismele notificate în temeiul prezentei hotărâri participă la activitatea grupului sectorial al organismelor notificate coordonat de Comisia Europeană, în mod direct sau prin reprezentanți desemnați.

#### **Articolul 43**

##### **Organisme desemnate**

(1) Cerințele privind organismele de evaluare a conformității stabilite la art. 29 - 33 se aplică și organismelor desemnate în temeiul art. 14 alin. (8), cu excepția:

a) competențelor necesare ale personalului său conform art. 31 alin. (1) lit. c), în cazul în care organismul desemnat deține cunoștințele și înțelegerea corespunzătoare cu privire la legislația națională;

b) în ceea ce privește documentele care trebuie puse la dispoziția Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor conform art. 33 alin. (4), organismul desemnat incluzând documentele referitoare la activitatea desfășurată de filiale sau subcontractanți în temeiul normelor naționale relevante.

(2) Obligațiile operaționale prevăzute la art. 39 se aplică, de asemenea, organismelor desemnate, cu excepția cazului în care respectivele obligații fac trimitere la normele naționale în locul S.T.I.

(3) Obligația de informare prevăzută la art. 40, alin. (1) se aplică și organismelor desemnate, care informează Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor în consecință.

### **CAPITOLUL VII**

#### **Registre**

#### **Articolul 44**

##### **Sistemul de numerotare a vehiculelor**

(1) În momentul înregistrării în conformitate cu art. 21, fiecărui vehicul i se atribuie un număr european de vehicul, denumit în continuare NEV, de către Organismul Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române. Fiecare vehicul este marcat cu NEV atribuit.

(2) Specificațiile privind NEV sunt stabilite în măsurile menționate la art. 45, alin. (2), în conformitate cu S.T.I. relevante.

(3) Unui vehicul i se atribuie un NEV doar o singură dată, dacă măsurile prevăzute la art. 45 alin. (2) nu prevăd altfel, în conformitate cu S.T.I. relevante.

(4) Prin excepție de la alin. (1), în cazul vehiculelor care circulă sau care sunt destinate să circule dinspre sau înspre țări terțe vecine României în care ecartamentul este diferit de cel din rețeaua feroviară

principală din cadrul Spațiului Economic European, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate accepta vehiculele identificate în mod clar în conformitate cu un sistem de codificare diferit.

#### **Articolul 45** Registrele vehiculelor

(1) Până când Registrul european al vehiculelor prevăzut la alin. (4) va fi operațional, Organismul Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române ține un Registru național al vehiculelor. Acest registru:

- a) respectă specificațiile comune prevăzute la alin. (2);
- b) este actualizat de către un organism independent de orice operator de transport feroviar;
- c) este accesibil autorităților naționale de siguranță și organismelor de investigare din statele membre. De asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare din statele membre, Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, Agenției, operatorilor de transport feroviar și administratorilor de infrastructură, precum și persoanelor sau organizațiilor care înregistrează vehicule sau care sunt identificate în registru.

(2) Registrul național al vehiculelor respectă specificațiile comune adoptate de Comisia Europeană prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în ceea ce privește conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor.

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

- a) NEV;
- b) trimiteri la declarația de verificare „CE” și la organismul emitent;
- c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate prevăzut la art. 46;
- d) identificarea proprietarului și a deținătorului vehiculului;
- e) restricții privind utilizarea vehiculului;
- f) trimiteri la entitatea responsabilă cu întreținerea vehiculului.

(4) Organismul Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în Registrul Național al Vehiculelor în ceea ce privește datele care îl interesează.

(5) Registrul european al vehiculelor încorporează registrele naționale ale vehiculelor ale statelor membre, pentru a asigura tuturor utilizatorilor o interfață armonizată pentru înregistrarea vehiculelor și gestionarea datelor.

(6) În conformitate cu art.47 alin. (5) din Directiva (UE) 2016/797, registrul european al vehiculelor este elaborat luându-se în considerare aplicațiile informatice și registrele deja create de Agenție și de statele membre, cum ar fi Registrul centralizat european virtual al vehiculelor conectat la registrele naționale ale vehiculelor, și devine operațional până la 16 iunie 2021.

(7) Dacă vehiculul a fost înregistrat în România, deținătorul acestuia declară imediat Organismului Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române care a înregistrat vehiculul despre orice modificare a datelor introduse în registrele vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înregistra un vehicul.

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

## **Articolul 46**

### **Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate**

(1) Un registru european al autorizațiilor de introducere pe piață a tipurilor de vehicule eliberate în conformitate cu art. 23 este creat și menținut de Agenție în conformitate cu art. 48 din Directiva (UE) 2016/797. Acest registru:

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

(2) Specificațiile comune pentru registrul european al tipurilor de vehicule autorizate, adoptate de Comisia Europeană prin intermediul unor acte de punere în aplicare, se referă la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor.

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

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

## **Articolul 47**

### **Registrul de infrastructură**

(1) Organismul Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române publică un registru de infrastructură care să indice valorile parametrilor de rețea ai fiecărui subsistem sau ai fiecărei părți de subsistem în cauză, astfel cum se prevede în S.T.I. relevante.

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

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

(4) Organismul Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române actualizează registrul de infrastructură în conformitate cu prevederile art. 49, alin. (5) din Directiva 2016/797.

## **CAPITOLUL VIII**

### **Dispoziții tranzitorii și finale**

## **Articolul 48**

### **Motivare**

(1) Orice decizie luată în temeiul prezentei hotărâri privind evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate sau verificarea subsistemelor care formează sistemul feroviar și orice decizie adoptată în conformitate cu art. 6, 11 și 16 prevăd în detaliu motivele pe care se întemeiază. Decizia este notificată părții în cauză în cel mai scurt timp posibil, împreună cu indicarea căilor de atac disponibile în temeiul legislației în vigoare și a termenelor acordate în care acestea pot fi exercitate.

(2) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate solicita Agenției informații asupra nivelului de interoperabilitate al sistemului feroviar al Spațiului Economic European în conformitate cu art. 53 alin. (2) din Directiva (UE) 2016/797.



## **Articolul 49**

### **Regimul tranzitoriu pentru utilizarea vehiculelor**

(1) Autorizațiile acordate în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările ulterioare, inclusiv autorizațiile emise în temeiul unor acorduri internaționale, în special RIC (Regolamento Internazionale Carozze) și RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), rămân valabile în conformitate cu condițiile în care au fost acordate.

(2) Vehiculele autorizate pentru punerea în funcțiune în temeiul alin. (1) primesc o nouă autorizație de introducere pe piață a unui vehicul pentru a funcționa într-una sau mai multe rețele care nu sunt încă acoperite de autorizație. Introducerea pe piață în aceste rețele suplimentare este supusă prevederilor art. 20.

## **Articolul 50**

### **Alte dispoziții tranzitorii**

(1) Anexele nr. 4, 5, 7 și 9 la Hotărârea Guvernului nr. 877/2010, cu modificările ulterioare, se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare corespunzătoare, stabilite de Comisia Europeană, prevăzute la art. 7 alin. (5), art. 9 alin. (4), art. 14 alin. (10) și art. 15 alin. (9) din Directiva (UE) 2016/797.

(2) Proiectele pentru care etapa de contractare sau de licitație a fost finalizată înainte de 16 iunie 2019 nu fac obiectul preautorizării de către Agenție, prevăzută la art. 19 din Directiva (UE) 2016/797.

(3) Până la 16 iunie 2031, opțiunile incluse în contractele care au fost semnate înainte de 15 iunie 2016 nu fac obiectul preautorizării de către Agenție, prevăzută la art. 19 din Directiva (UE) 2016/797, chiar dacă acestea sunt exercitate după 15 iunie 2016.

(4) Înainte de a autoriza punerea în funcțiune a oricărui echipament ERTMS terestru care nu a făcut obiectul preautorizării de către Agenție, prevăzută la art. 19 din Directiva (UE) 2016/797, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu Agenția pentru a se asigura faptul că soluțiile tehnice sunt pe deplin interoperabile, în conformitate cu art. 30 alin. (3) și art. 31 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.

(5) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor comunică Comisiei Europene textele principalelor dispoziții din legislația internă pe care le adoptă în domeniul reglementat din prezenta hotărâre.

## **Articolul 51**

### **Abrogare**

Hotărârea Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 663 din 26 septembrie 2010, cu modificările ulterioare, se abrogă la data intrării în vigoare a acestei hotărâri. Ori de câte ori într-un act normativ anterior se face trimitere la Hotărârea Guvernului nr. 877/2010, cu modificările ulterioare, trimiterea se va considera făcută la dispozițiile corespunzătoare din prezenta hotărâre.

## **Articolul 52**

### **Anexe**

Anexele nr. 1 - 4 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

\*

Prezenta hotărâre transpune în totalitate Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 138 din 26 mai 2016.

**PRIM- MINISTRU  
LUDOVIC ORBAN**

## ELEMENTELE SISTEMULUI FERROVIAR

### 1. Rețeaua

În sensul prezentei hotărâri, rețeaua feroviară include următoarele elemente:

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

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

### 2. Vehicule

În sensul prezentei hotărâri, vehiculele cuprind toate vehiculele apte să circule pe întreaga rețea feroviară sau pe o parte a acesteia, respectiv:

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

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

## SUBSISTEME

### 1. Lista subsistemelor

În sensul prezentei hotărâri, sistemul care constituie sistemul feroviar poate fi divizat în următoarele subsisteme:

a) din domeniul structural:

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

b) din domeniul funcțional:

- operare și gestionare a traficului;
- întreținere;
- aplicații telematice pentru serviciile de transport de călători și de marfă.

### 2. Descrierea subsistemelor

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

#### 2.1. Infrastructură

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

#### 2.2. Energie

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

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

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

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

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

#### 2.5. Operarea și gestionarea traficului

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

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

#### 2.6. Aplicații telematice

În conformitate cu anexa nr. 1, acest subsistem cuprinde două elemente:

a) aplicații pentru serviciile de transport de călători, incluzând sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în cursul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte moduri de transport;

b) aplicații pentru servicii de transport de marfă, incluzând sistemele de informare - monitorizarea în timp real a mărfurilor și a trenurilor, sistemele de selectare și de alocare, sistemele de rezervare, plată și facturare, gestionarea legăturilor cu alte moduri de transport și eliberarea documentelor electronice însoțitoare.

### *2.7. Material rulant*

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

### *2.8. Întreținere*

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

## CERINȚE ESENȚIALE

### 1. Cerințe generale

#### 1.1. Siguranță

1.1.1. Proiectarea, construcția sau asamblarea, întreținerea și supravegherea componentelor critice pentru siguranță și, în special, a elementelor implicate în circulația trenurilor trebuie să garanteze siguranța la un nivel care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea, inclusiv pentru situații de avarie speciale.

1.1.2. Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru garantarea deplasării sigure la viteza maximă autorizată. Parametrii echipamentului de frânare trebuie să garanteze posibilitatea de oprire într-o anumită distanță de frânare la viteza maximă autorizată.

1.1.3. Componentele folosite trebuie să reziste la solicitările normale sau excepționale specificate pe timpul duratei lor de funcționare. Consecințele în materie de siguranță ale unor defecțiuni accidentale trebuie limitate prin mijloace corespunzătoare.

1.1.4. Proiectarea instalațiilor fixe și a materialului rulant, precum și alegerea materialelor utilizate trebuie să urmărească limitarea producerii, a propagării și a efectelor focului și fumului în caz de incendiu.

1.1.5. Orice dispozitive destinate a fi manevrate de utilizatori trebuie proiectate astfel încât să nu fie afectate funcționarea sigură a dispozitivelor sau sănătatea și siguranța utilizatorilor, în cazul unei utilizări previzibile care nu respectă instrucțiunile afișate.

#### 1.2. Fiabilitate și disponibilitate

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

#### 1.3. Sănătate

1.3.1. Materialele susceptibile, datorită modului de utilizare, să pună în pericol sănătatea persoanelor care au acces la ele nu trebuie utilizate în trenuri și infrastructuri feroviare.

1.3.2. Aceste materiale trebuie selectate, instalate și utilizate astfel încât să limiteze emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase, în special în caz de incendiu.

#### 1.4. Protecția mediului

1.4.1. Impactul asupra mediului al constituirii și funcționării sistemului feroviar trebuie să fie evaluat și luat în considerare în etapa de proiectare a sistemului, în conformitate cu legislația Uniunii Europene.

1.4.2. Materialele folosite în trenuri și infrastructuri trebuie să împiedice emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase pentru mediu, în special în caz de incendiu.

1.4.3. Materialul rulant și sistemele de alimentare cu energie trebuie proiectate și produse astfel încât să fie compatibile din punct de vedere electromagnetic cu instalațiile, echipamentele și rețelele publice sau private cu care ar putea să interfereze.

1.4.4. Proiectarea și exploatarea sistemului feroviar nu trebuie să genereze un nivel inadmisibil de emisii de zgomot în:

- zonele apropiate infrastructurii feroviare, astfel cum este definită la art. 3 pct. 12 din Legea nr. 202/2016;

- cabina mecanicului de locomotivă.

1.4.5. Funcționarea sistemului feroviar nu trebuie să provoace un nivel inadmisibil de vibrații ale solului pentru activitățile și zonele apropiate infrastructurii, într-un stadiu normal de întreținere.

#### 1.5. Compatibilitate tehnică

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

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

#### 1.6. *Accesibilitate*

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

1.6.2. Subsistemele „operare” și „aplicații telematice pentru călători” trebuie să dețină funcționalitatea necesară facilitării accesului persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă pentru a le asigura accesul acestora în condiții egale cu celelalte persoane, prin prevenirea sau eliminarea barierelor și prin alte măsuri corespunzătoare.

### 2. **Cerințe specifice fiecărui subsistem**

#### 2.1. *Infrastructură*

##### 2.1.1. Siguranță

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

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

Infrastructura la care publicul are acces trebuie proiectată și realizată astfel încât să limiteze orice pericole pentru siguranța persoanelor - stabilitate, incendiu, acces, evacuare, persoane și altele asemenea.

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

##### 2.1.2. Accesibilitate

Subsistemele „infrastructură” accesibile publicului trebuie să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă și persoanelor cu handicap, în conformitate cu pct. 1.6.

#### 2.2. *Energie*

##### 2.2.1. Siguranță

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

##### 2.2.2. Protecția mediului

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

##### 2.2.3. Compatibilitate tehnică

Sistemele utilizate pentru alimentarea cu electricitate/energie termică trebuie:

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

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

##### 2.3.1. Siguranță

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

##### 2.3.2. Compatibilitate tehnică

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

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

#### 2.4. *Material rulant*

##### 2.4.1. Siguranță

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

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

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

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

În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită călătorilor să informeze mecanicul de locomotivă și personalul însoțitor să îi contacteze.

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

Trebuie prevăzute și semnalizate ieșirile de siguranță.

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

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

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

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

#### 2.4.2. Fiabilitate și disponibilitate

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

#### 2.4.3. Compatibilitate tehnică

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

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

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

#### 2.4.4. Controale

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

#### 2.4.5. Accesibilitate

Subsistemele "material rulant" accesibile publicului trebuie să fie accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă în conformitate cu pct. 1.6.

### 2.5. Întreținere

#### 2.5.1. Sănătate și securitate

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

#### 2.5.2. Protecția mediului

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

#### 2.5.3. Compatibilitate tehnică

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

### 2.6. Operarea și gestionarea traficului

#### 2.6.1. Siguranță

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor de locomotivă, ale personalului de bord și ale personalului din centrele de control trebuie să asigure operarea în condiții de

siguranță, ținându-se seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.

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

#### 2.6.2. Fiabilitate și disponibilitate

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

#### 2.6.3. Compatibilitate tehnică

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

#### 2.6.4. Accesibilitate

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

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

#### 2.7.1. Compatibilitate tehnică

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

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

- facilitarea accesului la informații pentru utilizatori.

#### 2.7.2. Fiabilitate și disponibilitate

Metodele de utilizare, gestionare, actualizare și întreținere a acestor baze de date, programe informatice și protocoale de comunicare a datelor trebuie să garanteze eficiența acestor sisteme și calitatea serviciilor.

#### 2.7.3. Sănătate

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

#### 2.7.4. Siguranță

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

#### 2.7.5. Accesibilitate

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



## PROCEDURA DE VERIFICARE „CE” A SUBSISTEMELOR

### 1. Principii generale

Verificare „CE” înseamnă o procedură efectuată de solicitant conform art. 14 pentru a demonstra că cerințele din legislația relevantă a Uniunii Europene și orice norme naționale relevante referitoare la un subsistem au fost respectate și că subsistemul poate fi autorizat pentru punerea în funcțiune.

### 2. Certificatul de verificare eliberat de un organism notificat

#### 2.1. Introducere

În sensul prezentei hotărâri, verificarea prin trimitere la S.T.I. este procedura prin care un organism notificat verifică și certifică faptul că subsistemul respectă S.T.I. relevante.

Această dispoziție nu afectează obligațiile solicitantului de a respecta celelalte acte juridice ale Uniunii Europene aplicabile și orice verificări ale organismelor de evaluare cerute de alte norme.

#### 2.2. Declarația intermediară de verificare - DIV

##### 2.2.1. Principii

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

##### 2.2.2. Părțile subsistemului

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

##### 2.2.3. Etapele procedurii de verificare

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

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

Solicitantul poate cere o DIV pentru etapa de proiectare, inclusiv pentru testele de tip, și pentru etapa de producție pentru întregul subsistem sau pentru orice parte rezultată în urma deciziei solicitantului de a diviza subsistemul conform pct. 2.2.2.

#### 2.3. Certificatul de verificare

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

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

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

- a) dacă DIV acoperă în mod corect cerințele relevante ale S.T.I.;
- b) toate aspectele care nu sunt acoperite de DIV;
- c) testarea finală a subsistemului în ansamblul său.

2.3.3. În cazul unei modificări a unui subsistem acoperit deja de un certificat de verificare, organismul notificat efectuează numai acele examinări și teste care sunt relevante și necesare, adică

evaluarea va viza doar acele părți ale subsistemului care s-au modificat și interfețele lor cu părțile nemodificate ale subsistemului.

2.3.4. Fiecare organism notificat implicat în verificarea unui subsistem întocmește un dosar care acoperă sfera activităților sale.

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

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

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

b) lista elementelor constitutive de interoperabilitate prevăzute la art. 4 alin. (3) lit. d), care sunt încorporate în subsistem;

c) dosarele prevăzute la pct. 2.3.4, întocmite de fiecare dintre organismele notificate implicate în verificarea subsistemului, care trebuie să cuprindă:

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

- DIV care însoțesc certificatul de verificare, dacă sunt disponibile, inclusiv rezultatul verificării efectuate de organismul notificat cu privire la valabilitatea acestora;

- certificatul de verificare, însoțit de notele de calcul corespunzătoare și semnat de organismul notificat responsabil pentru verificare, în care se declară faptul că subsistemul îndeplinește cerințele S.T.I. relevante și se menționează orice rezerve formulate în cursul desfășurării activităților și care nu au fost retrase; certificatul de verificare trebuie să fie însoțit și de rapoartele de inspecție și de audit întocmite de același organism în exercitarea atribuțiilor sale prevăzute la pct. 2.5.2 și 2.5.3;

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

e) în cazul în care este necesară verificarea integrării în siguranță în conformitate cu art. 17 alin. (4) lit. c) și art. 20 alin. (5) lit. c), dosarul tehnic relevant include raportul/rapoartele evaluatorilor referitor la metodele comune de siguranță privind evaluarea riscului prevăzute la art. 6 din Ordonanța nr. 73/2019.

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

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

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

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

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

#### 2.6. *Transmitere*

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

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

#### *2.7. Publicare*

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

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

#### *2.8. Limba*

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

### **3. Certificatul de verificare eliberat de un organism desemnat**

#### *3.1. Introducere*

În cazul în care se aplică norme naționale, verificarea include o procedură prin care organismul desemnat în temeiul art. 14 alin. (8) verifică și certifică faptul că subsistemul este conform cu normele naționale notificate în conformitate cu art. 13, pentru fiecare stat membru în care se are în vedere autorizarea punerii în funcțiune a subsistemului.

#### *3.2. Certificatul de verificare*

Organismul desemnat întocmește certificatul de verificare destinat solicitantului.

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

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

#### *3.3. Dosarul*

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

#### *3.4. Limba*

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

### **4. Verificarea unor părți ale subsistemelor în conformitate cu art. 14, alin. (7)**

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

## TABEL DE CONCORDANȚĂ

**Actul normativ european ce urmează a fi transpus în legislația națională:**  
 Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare)

**Actul normativ național care transpune actul european:**  
 Proiect de hotărâre a Guvernului privind interoperabilitatea sistemului feroviar

DIRECTIVA (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare)		Proiect de hotărâre a Guvernului privind interoperabilitatea sistemului feroviar		Diferențe	Observații
Nr. art. / alin.	Text	Nr. art. / alin.	Text		
	<b>CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE</b>		<b>CAPITOLUL I Dispoziții generale</b>		
<b>I</b>	<b>Obiectul și domeniul de aplicare</b>	<b>1</b>	<b>Obiectul și domeniul de aplicare</b>		
(1)	Prezenta directivă stabilește condițiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii într-un mod compatibil cu Directiva (UE) 2016/798 în vederea defnirii unui nivel optim de armonizare tehnică, pentru a permite facilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar în interiorul Uniunii și cu statele terțe și pentru a contribui la finalizarea spațiului feroviar unic european și realizarea progresivă a pieței interne. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță aplicabile	(1)	Prezenta hotărâre stabilește condițiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Spațiului Economic European într-un mod compatibil cu Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară în vederea defnirii unui nivel optim de armonizare tehnică, pentru a permite facilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar în interiorul Spațiului Economic European și cu statele terțe și pentru a contribui la finalizarea spațiului feroviar unic european și realizarea progresivă a pieței		

	personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa.		interne. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și la calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță aplicabile personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa		
(2)	Prezenta directivă stabilește, pentru fiecare subsistem, dispozițiile referitoare la elementele constitutive de interoperabilitate, la interfețe și proceduri, precum și condițiile de compatibilitate generală a sistemului feroviar al Uniunii necesare pentru realizarea interoperabilității sale.	(2)	Prezenta hotărâre stabilește, pentru fiecare subsistem, dispozițiile referitoare la elementele constitutive de interoperabilitate, la interfețe și proceduri, precum și condițiile de compatibilitate generală a sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Spațiului Economic European necesare pentru realizarea interoperabilității.		
(3)	Prezenta directivă nu se aplică:	(3)	Prezenta hotărâre nu se aplică:		
	(a) metrourilor;		a) metrourilor;		
	(b) tramvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule;		b) tramvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule;		
	(c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar al Uniunii și sunt destinate exclusiv exploatarea serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderilor care operează exclusiv pe aceste rețele.		c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și care sunt destinate exclusiv exploatarea serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și operatorilor care operează exclusiv pe aceste rețele.		
(4)	Stările membre pot exclude din domeniul de aplicare al măsurilor de punere în aplicare a prezentei directive:	(4)	Se exclude din domeniul de aplicare a prezentei hotărâri:		
	(a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile abătute, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul desfășurării activității		a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile conexe, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul		

<p>propriu de transport de mărfuri sau al transportului de persoane în scopuri comerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;</p>	<p>desfășurării activității sale de transport de mărfuri sau de transport de persoane în scopuri comerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;</p>		
<p>(b) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică;</p>	<p>b) infrastructura și vehiculele destinate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică, prevăzute în acte normative specifice domeniului de aplicare;</p>		
<p>(c) infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule pentru sistemul feroviar greu în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective; și</p>	<p>c) infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule pentru sistemul feroviar greu în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective;</p>		
<p>(d) vehicule utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, exclusiv în scopul conectivității.</p>	<p>d) vehiculele utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, exclusiv în scopul conectivității.</p>		<p>Nu se transpune. Inaplicabil în România.</p>
<p>(5) În cazul tranvaielor-tren care funcționează în sistemul feroviar al Uniunii, în cazul în care nu există STI care să li se aplice, se aplică următoarele dispoziții:</p>			<p>Nu se transpune. Inaplicabil în România.</p>
<p>(a) statele membre vizate se asigură că se adoptă norme naționale sau alte măsuri accesibile relevante pentru a garanta faptul că aceste tranvaie-tren îndeplinesc cerințele esențiale relevante;</p>			<p>Nu se transpune. Inaplicabil în România.</p>
<p>(b) statele membre pot adopta norme naționale în vederea precizării procedurii de autorizare aplicabile acestor tranvaie-tren. Autoritatea care emite autorizația pentru vehicul se</p>			<p>Nu se transpune. Inaplicabil în România.</p>

	consultă cu autoritatea națională de siguranță relevantă pentru a se asigura că exploatarea mixtă a tramvaielor-tren și a trenurilor din sistemul feroviar greu îndeplinește toate cerințele esențiale, precum și a obiectivelor comune de siguranță (OSC) relevante;				
	(c) prin derogare de la articolul 21, în cazul operațiunilor transfrontaliere, autoritățile competente relevante colaborează în vederea eliberării autorizațiilor pentru vehicule.				Nu se transpune. Inaplicabil în România.
	Prezentul alineat nu se aplică vehiculelor excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive în conformitate cu alineatele (3) și (4).				Nu se transpune. Inaplicabil în România.
<b>2</b>	<b>Definiții</b> În sensul prezentei directive:	<b>2</b>	<b>Definiții</b> În sensul prezentei hotărâri, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:		
	1. „sistemul feroviar al Uniunii” înseamnă elementele enumerate în anexa I;	31	sistem feroviar - elementele enumerate în anexa nr. 1;		
	2. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea unui sistem feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță;	11	interoperabilitate - capacitatea unui sistem feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță;		
	3. „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar adecvat pentru circulația pe roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale;	45	vehicul - un vehicul feroviar, cu sau fără tracțiune, adecvat pentru circulația pe roți pe liniile de cale ferată; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale;		
	4. „rețea” înseamnă liniile, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatarea continuă și în condiții de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii;	28	rețea - liniile de cale ferată, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatarea continuă și în condiții de siguranță a sistemului feroviar;		
	5. „subsisteme” înseamnă părțile structurale sau funcționale ale sistemului feroviar al Uniunii, așa cum sunt prevăzute în anexa II;	41	subsisteme - părțile structurale sau funcționale ale sistemului feroviar, astfel cum sunt prevăzute în anexa nr. 2;		

6. „subsistem mobil” înseamnă subsistemul material rulant și subsistemul control-comandă și semnalizare la bord;	42	subsistem mobil - subsistemul material rulant și subsistemul control-comandă și semnalizare la bord ;	
7. „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subsansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau destinat să fie încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar, inclusiv atât obiectele tangibile, cât și cele intangibile;	7	elemente constitutive de interoperabilitate - orice componentă elementară, grup de componente, subsansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau destinat să fie încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar, inclusiv obiectele tangibile și cele intangibile;	
8. „produs” înseamnă un produs obținut printr-un proces de producție, inclusiv elemente constitutive de interoperabilitate și subsistemele;	24	produs - un produs obținut printr-un proces de producție, inclusiv elemente constitutive de interoperabilitate și subsistemele ;	
9. „cerințe esențiale” înseamnă toate condițiile prevăzute în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar al Uniunii, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;	5	cerințe esențiale - toate condițiile prevăzute în anexa nr. 3, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;	
10. „specificație europeană” înseamnă o specificație care face parte dintr-una din următoarele categorii:	35	specificație europeană - o specificație care face parte dintr-una din următoarele categorii :	
— o cerință tehnică comună, astfel cum este definită la anexa VIII la Directiva 2014/25/UE;		- o cerință tehnică comună, astfel cum este definită prin art. 3, alin.1, lit.(t) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare ;	
— un acord tehnic european, astfel cum este definit la articolul 60 din Directiva 2014/25/UE, sau		- un acord tehnic european, astfel cum este menționat în Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare;	
— un standard european, astfel cum este definit la articolul 2 punctul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;		- un standard european, astfel cum este definit la art. 2 pct. (1) lit. (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al	



		<p>Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind standardizarea europeană, de modificare a Directivei 89/686/CEE și 93/15/CEE ale Consiliului și a Directivei 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE și 2009/105/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Deciziei 87/95/CEE a Consiliului și a Deciziei nr. 1673/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului;</p>		
<p>11. „specificatie tehnică de interoperabilitate” (STI) înseamnă o specificatie adoptată în conformitate cu prezenta directivă care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii;</p>	37	<p>36. specificatie tehnică de interoperabilitate- S.T.I. - o specificatie adoptată în conformitate cu prezenta hotărâre, care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Spațiului Economic European;</p>		
<p>12. „parametru de bază” înseamnă orice condiție tehnică, de exploatare sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI relevante;</p>	22	<p>parametru de bază - orice condiție tehnică, de exploatare sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată într-o specificatie tehnică de interoperabilitate - S.T.I. relevantă;</p>		
<p>13. „caz special” înseamnă orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI, în mod temporar sau definitiv, din cauza constrângerilor geografice, topografice sau de mediu urban sau de compatibilitate cu sistemul existent, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua Uniunii, gabaritul, ecartamentul sau entraxa liniilor de cale ferată</p>	4	<p>caz special - orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în S.T.I., în mod temporar sau definitiv, din cauza constrângerilor geografice, topografice, de mediu urban sau de compatibilitate cu sistemul existent, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua Spațiului Economic European, gabaritul,</p>		

	și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din țerte țări sau destinate acestora;		ecartamentul sau spațiul dintre liniile de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din țări țerte sau destinate acestora;		
	14. „modernizare” înseamnă orice lucrare majoră de modificare a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE”, în cazul în care există un astfel de dosar, și care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;	16	modernizare - orice lucrare majoră de modificare a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE”, în cazul în care există un astfel de dosar, și care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;		
	15. „refinoire” înseamnă orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;	27	refinoire - orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;		
	16. „sistem feroviar existent” înseamnă infrastructura compusă din liniile și instalațiile fixe ale rețelei feroviare existente, precum și vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;	32	sistem feroviar existent - infrastructura compusă din liniile de cale ferată și instalațiile fixe ale rețelei feroviare existente, precum și vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;		
	17. „înlocuire în cadrul întreținerii” înseamnă orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;	13	înlocuire în cadrul întreținerii - orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;		
	18. „tranzvai-tren” înseamnă un vehicul proiectat pentru utilizarea combinată atât pe o infrastructură feroviară ușoară, cât și pe o infrastructură feroviară grea;				Nu se transpune. Inaplicabil în România.
	19. „punere în funcțiune” înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem este dat în exploatare;	26	punere în funcțiune - toate operațiunile prin care un subsistem este dat în exploatare;		
	20. „entitate contractantă” înseamnă o entitate publică sau privată care comandă proiectarea	8	entitate contractantă - o entitate publică sau privată care comandă proiectarea		

	și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem;		și/sau construirea, sau reînnoirea ori modernizarea unui subsistem;		
	21. „deținător” înseamnă persoana fizică sau juridică care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează vehiculul ca mijloc de transport și este înregistrată ca atare într-un registru al vehiculelor menționat la articolul 47;	6	deținător - persoana fizică sau juridică care, fiind proprietara unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și este înregistrată ca atare într-un registru al vehiculelor prevăzută la art. 45;		
	22. „solicitant” înseamnă o persoană fizică sau juridică solicitantă a unei autorizații, fie că aceasta este o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau orice altă persoană sau entitate juridică, precum producătorul, proprietarul sau deținătorul; în sensul articolului 15 „solicitant” înseamnă o entitate contractantă sau un producător sau reprezentanții săi autorizați; în sensul articolului 19 „solicitant” înseamnă o persoană fizică sau juridică care solicită decizia agenției de aprobare a soluțiilor tehnice prevăzute pentru proiectele privind echipamentele ERTMS terestre;	34	solicitant - o persoană fizică sau juridică solicitantă a unei autorizații, fie că aceasta este un operator de transport feroviar, administratorul de infrastructură sau orice altă persoană sau entitate juridică, precum producătorul, proprietarul sau deținătorul; în sensul art. 14 „solicitant” înseamnă o entitate contractantă, un producător sau reprezentanții săi autorizați; în sensul art. 18 „solicitant” înseamnă o persoană fizică sau juridică care solicită decizia Agenției, de aprobare a soluțiilor tehnice prevăzute pentru proiectele privind echipamentele ERTMS terestre - Sistem European de Gestionare a Traficului Feroviar;		
	23. „proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare” înseamnă orice proiect al cărui stadiu de planificare sau construcție a atins un punct în care o modificare în specificațiile tehnice ar putea compromite viabilitatea proiectului așa cum a fost prevăzută;	25	proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare - orice proiect al cărui stadiu de planificare sau construcție a atins un punct în care o modificare în specificațiile tehnice ar putea compromite viabilitatea acestuia așa cum a fost prevăzută;		
	24. „standard armonizat” înseamnă un standard european astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;	40	standard armonizat - un standard european astfel cum este definit la art. 2 pct. 1 lit. (c) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;		

25. „autoritate națională de siguranță” înseamnă o autoritate de siguranță, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 7 din Directiva (UE) 2016/798;	3	autoritate națională de siguranță - o autoritate de siguranță, astfel cum este definită la art. 3, pct.4 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019;		
26. „tip” înseamnă un tip de vehicul ce definește caracteristicile de proiectare de bază ale vehicului astfel cum sunt prevăzute într-un certificat de examinare a tipului sau a proiectării, descrise în modulul de verificare relevant;	43	tip - un tip de vehicul ce definește caracteristicile de proiectare de bază ale vehicului astfel cum sunt prevăzute într-un certificat de examinare a tipului sau a proiectării, descrise în modulul de verificare relevant;		
27. „serie” înseamnă un număr de vehicule identice aparținând unui tip de proiect;	30	serie - un număr de vehicule identice aparținând unui tip de proiect;		
28. „entitate responsabilă cu întreținerea” (ERI) înseamnă o entitate responsabilă cu întreținerea astfel cum este definită la articolul 3 punctul 20 din Directiva (UE) 2016/798;	9	entitate responsabilă cu întreținerea - ERI - înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor prevăzut la art. 45;		
29. „sistem feroviar ușor” înseamnă un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o rezistență la șoc de C-III sau C-IV (în conformitate cu EN 15227:2011) și cu o rezistență maximă a vehicului de 800 kN (forța de compresie longitudinală în zona de cuplare); sistemele feroviare pot avea o cale dedicată sau pot folosi drumurile publice împreună cu traficul rutier și de obicei nu fac schimb de vehicule cu traficul de călători sau marfă pe distanțe lungi;	33	sistem feroviar ușor - un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o rezistență la șoc de C-III sau C-IV (în conformitate cu SR EN 15227:2011) și cu o rezistență maximă a vehicului de 800 kN (forța de compresie longitudinală în zona de cuplare). Sistemele feroviare ușoare pot avea o cale dedicată sau pot folosi drumurile publice împreună cu traficul rutier și de obicei nu fac schimb de vehicule cu traficul de călători sau marfă pe distanțe lungi;		
30. „norme naționale” înseamnă toate normele obligatorii adoptate într-un stat membru, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințele de siguranță feroviară sau cerințele tehnice, altele decât cele prevăzute de normele Uniunii sau de normele internaționale, care sunt aplicabile, în cadrul statului membru	17	norme naționale - toate normele obligatorii adoptate în România, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințe de siguranță feroviară sau cerințe tehnice, altele decât cele prevăzute de normele Uniunii Europene sau de normele internaționale, care sunt		

respectiv, întreprinderilor feroviare, administratorilor de infrastructură sau terților;		aplicabile operatorilor de transport feroviar, administratorului de infrastructură sau terților;		
31. „stare de funcționare nominală” înseamnă modul normal de funcționare și condițiile de avarie (inclusiv uzură) previzibile, în limitele și condițiile de utilizare specificate în dosarele tehnice și de întreținere;	39	stare de funcționare nominală - modul normal de funcționare și condițiile de avarie, inclusiv uzură, previzibile, în limitele și condițiile de utilizare specificate în dosarele tehnice și de întreținere;		
32. „zona de utilizare a unui vehicul” înseamnă o rețea sau mai multe rețele dintr-un stat membru sau dintr-un grup de state membre în care se intenționează utilizarea unui vehicul;	44	zona de utilizare a unui vehicul - o rețea sau mai multe rețele dintr-un stat membru sau dintr-un grup de state membre în care se intenționează utilizarea unui vehicul ;		
33. „mijloace acceptabile de conformitate” înseamnă avize fără caracter obligatoriu emise de agenție pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu cerințele esențiale;	14	mijloace acceptabile de conformitate - avize fără caracter obligatoriu emise de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, denumită în continuare Agenție , pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu cerințele esențiale;		
34. „mijloace acceptabile de conformitate naționale” înseamnă avize fără caracter obligatoriu emise de statele membre pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu normele naționale;	15	mijloace acceptabile de conformitate naționale - avize fără caracter obligatoriu emise de Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu normele naționale;		
35. „introducere pe piață” înseamnă prima punere la dispoziție pe piața Uniunii a unui element constitutiv de interoperabilitate, sub sistem sau vehicul gata să funcționeze în starea de funcționare nominală;	12	introducere pe piață - prima punere la dispoziție pe piața unui stat membru a unui element constitutiv de interoperabilitate, sub sistem sau vehicul gata să funcționeze în starea de funcționare nominală;		
36. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care produce un produs sub forma unui element constitutiv de interoperabilitate, a unui sub sistem sau a unui vehicul, sau pentru care produsul este proiectat	23	producător - orice persoană fizică sau juridică care produce un produs sub forma unui element constitutiv de interoperabilitate, a unui sub sistem sau a unui vehicul, ori pentru care produsul		

	sau produs și care comercializează produsul respectiv sub numele sau marca sa;		este proiectat sau produs și care comercializează produsul respectiv sub numele sau marca sa;		
	37. „reprezentant autorizat” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care a primit un mandat scris din partea unui producător sau a unei entități contractante pentru a acționa în numele respectivului producător sau respectivei entități contractante în legătură cu anumite atribuții precizate;	29	reprezentant autorizat - orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul unui stat membru care a primit un mandat scris din partea unui producător sau a unei entități contractante pentru a acționa în numele respectivului producător sau respectivei entități contractante în legătură cu anumite atribuții precizate;		
	38. „specificatie tehnică” înseamnă un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, subsistem, proces sau serviciu;	36	specificatie tehnică - un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, subsistem, proces sau serviciu ;		
	39. „acreditare” înseamnă acreditare astfel cum este definită la articolul 2 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;	1	acreditare - acreditare astfel cum este definită la art. 2 pct. 10 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93;		
	40. „organism național de acreditare” înseamnă un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;	20	organism național de acreditare - un organism național de acreditare astfel cum este definit la art. 2 pct. 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;		
	41. „evaluare a conformității” înseamnă procesul prin care se demonstrează dacă s-au îndeplinit cerințele specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un subsistem, o persoană sau un organism;	10	evaluare a conformității - procesul prin care se demonstrează dacă s-au îndeplinit cerințele specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un subsistem, o persoană sau un organism;		
	42. „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu activitățile	19	organism de evaluare a conformității - un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu		

<p>de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare a notificării de către un stat membru; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru;</p>		<p>activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție. Un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare a notificării de către un stat membru. Un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru;</p>		
<p>43. „Persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă” include orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, poate fi împiedicată să utilizeze deplin și eficient mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei;</p>	21	<p>persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă - orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, poate fi împiedicată să utilizeze deplin și eficient mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei;</p>		
<p>44. „administrator de infrastructură” înseamnă un administrator de infrastructură, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 2 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului;</p>	2	<p>administrator de infrastructură - administratorul de infrastructură, astfel cum este definit la art. 3 pct. 3 din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare; în înțelesul prevederilor prezentei hotărâri prin administrator de infrastructură feroviară se înțelege și gestionarul infrastructurii feroviare neinteroperabile, așa cum este definit la art. 1 alin. (10) lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și</p>		

			reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare;		
	45. „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE, precum și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de această întreprindere, inclusiv întreprinderile care furnizează numai tracțiunea.	18	operator de transport feroviar - operatorul de transport feroviar astfel cum este definit la art. 3 pct. 18 din Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare, precum și orice altă entitate publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de aceasta, inclusiv entitățile care furnizează numai tracțiunea		
		38	state membre - state membre ale Uniunii Europene (UE) sau state părți la Acordul privind Spațiul Economic European (SEE)		
<b>3</b>	<b>Cerințe esențiale</b>	<b>3</b>	<b>Cerințe esențiale</b>		
(1)	Sistemul feroviar al Uniunii, subsistemele și elementele de interoperabilitate, inclusiv interfețele, respectă cerințele esențiale relevante.	(1)	Sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele, respectă cerințele esențiale relevante.		
(2)	Specificațiile tehnice menționate la articolul 60 din Directiva 2014/25/UE, necesare pentru a completa specificațiile europene sau alte standarde care se aplică la nivelul Uniunii, nu contravin cerințelor esențiale.	(2)	Specificațiile tehnice prevăzute în Legea nr. 99/2016, cu completările și modificările ulterioare, necesare pentru a completa specificațiile europene sau alte standarde care se aplică la nivelul Spațiului Economic European, nu contravin cerințelor esențiale.		
	<b>CAPITOLUL II SPECIFICAȚII TEHNICE DE INTEROPERABILITATE</b>		<b>CAPITOLUL II Specificații tehnice de interoperabilitate - S.T.I</b>		
<b>4</b>	<b>Conținutul STI</b>	<b>4</b>	<b>Conținutul S.T.I.</b>		
(1)	Fiecare subsistem definit în anexa II intră sub incidența unei STI. După caz, un subsistem	(1)	Fiecare subsistem definit în anexa nr. 2 intră sub incidența unei S.T.I. Un		



	poate intra sub incidența mai multor STI, iar sub incidența unei STI pot intra mai multe subsisteme.		subsistem poate intra sub incidența mai multor S.T.I., iar sub incidența unei S.T.I. pot intra mai multe subsisteme.		
(2)	Subsistemele fixe trebuie să fie conforme cu STI și cu normele naționale în vigoare în momentul solicitării autorizăției de punere în funcțiune în conformitate cu prezenta directivă și fără a aduce atingere alineatului (3) litera (f)	(2)	Subsistemele fixe trebuie să fie conforme cu S.T.I. și cu normele naționale în vigoare în momentul solicitării autorizăției pentru punere în funcțiune în conformitate cu prezenta hotărâre și fără a aduce atingere alin. (3) lit. f)		
	Vehiculele trebuie să respecte STI și normele naționale în vigoare în momentul solicitării autorizăției de introducere pe piață în conformitate cu prezenta directivă și fără a aduce atingere alineatului (3) litera (f).		Vehiculele trebuie să respecte S.T.I. și normele naționale în vigoare în momentul solicitării autorizăției de introducere pe piață în conformitate cu prezenta hotărâre și fără a aduce atingere alin. (3) lit. f).		
	Conformitatea subsistemelor fixe și a vehiculelor trebuie menținută în permanență pe perioada de funcționare a acestora.		Conformitatea subsistemelor fixe și a vehiculelor trebuie menținută în permanență pe perioada de funcționare a acestora		
(3)	În măsura necesară realizării obiectivelor prezentei directive menționate la articolul 1, fiecare STI:	(3)	În măsura necesară realizării obiectivelor prevăzute la art. 1, fiecare S.T.I.		
	(a) indică domeniul său de aplicare (partea de rețea sau vehiculele menționate în anexa I; subsistemul sau partea de subsistem menționate în anexa II);		a) indică domeniul său de aplicare - partea de rețea sau vehiculele prevăzute în anexa nr. 1, subsistemul sau partea de subsistem prevăzute în anexa nr. 2;		
	(b) stabilește cerințele esențiale pentru fiecare subsistem vizat și interfețele acestuia cu alte subsisteme;		b) stabilește cerințele esențiale pentru fiecare subsistem vizat și interfețele acestuia cu alte subsisteme ;		
	(c) stabilește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de către subsistem și interfețele acestuia cu alte subsisteme. Dacă este necesar, aceste specificații pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului, de exemplu în		c) stabilește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie respectate de către subsistem și interfețele acestuia cu alte subsisteme. Dacă este necesar, aceste specificații pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului, de exemplu în conformitate cu categoriile de linii de		

conformitate cu categoriile de linii, noduri și/sau vehicule prevăzute în anexa I;		cale ferată, noduri și/sau vehicule prevăzute în anexa nr. 1;		
(d) determină elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv al standardelor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii;		d) determină elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Spațiului Economic European;		
(e) indică, pentru fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, pe de o parte, sau a verificării „CE” a subsistemelor, pe de altă parte. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în Decizia 2010/713/UE a Comisiei;		e) indică, pentru fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, pe de o parte, sau a verificării „CE” a subsistemelor, pe de altă parte. Aceste proceduri se bazează pe modulele definite în Decizia 2010/713/UE a Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind modulele pentru procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și de verificare CE care trebuie utilizate în specificațiile tehnice de interoperabilitate adoptate în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului;		
(f) indică strategia de aplicare a STI. În special, este necesar să se precizeze etapele care trebuie finalizate înănd seama de costurile și beneficiile estimate și de repercusiunile previzionate asupra părților interesate afectate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea STI constituie norma. În cazurile în care este necesară punerea în aplicare		f) indică strategia de aplicare a S.T.I., cu precizarea etapelor care trebuie finalizate înănd seama de costurile și beneficiile estimate și de repercusiunile previzionate asupra părților interesate afectate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea S.T.I. constituie norma. În cazurile în care este necesară punerea		

<p>coordonată a unei STI, de exemplu de-a lungul unui coridor sau între administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, strategia poate include propuneri privind finalizarea în etape;</p>		<p>În aplicare coordonată a unei S.T.I., de exemplu de-a lungul unui coridor sau între administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar, strategia poate include propuneri privind finalizarea în etape;</p>		
<p>(g) indică, pentru personalul vizat, calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță la locul de muncă cerute pentru exploatarea și întreținerea subsistemului în cauză, precum și pentru aplicarea STI;</p>		<p>g) indică, pentru personalul vizat, calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță la locul de muncă cerute pentru exploatarea și întreținerea subsistemului în cauză, precum și pentru aplicarea S.T.I.;</p>		
<p>(h) indică dispozițiile aplicabile subsistemelor și vehiculelor existente, în special în cazul modernizării și al reînnoirii, și în astfel de cazuri, lucrările de modificare care impun solicitarea unei noi autorizării;</p>		<p>h) indică dispozițiile aplicabile subsistemelor și vehiculelor existente, în special în cazul modernizării și al reînnoirii, și în astfel de cazuri, lucrările de modificare care impun solicitarea unei noi autorizării;</p>		
<p>(i) indică parametrii vehiculului și ai subsistemelor fixe care trebuie verificați de întreprinderea feroviară și procedurile care trebuie aplicate pentru verificarea acestor parametri după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculului și înainte de prima utilizare a vehiculului pentru a se asigura compatibilitatea dintre vehicule și rutele pe care acestea sunt destinate să fie folosite.</p>		<p>i) indică parametrii vehiculului și ai subsistemelor fixe care trebuie verificați de operatorul de transport feroviar și procedurile care trebuie aplicate pentru verificarea acestor parametri după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculului și înainte de prima utilizare a vehiculului pentru a se asigura compatibilitatea dintre vehicule și rutele pe care acestea sunt destinate să fie utilizate.</p>		
<p>(4) Fiecare STI este elaborată pe baza examinării subsistemului existent și indică un subsistem-tintă care poate fi obținut în mod progresiv și într-un interval de timp rezonabil. În acest fel, adoptarea STI și respectarea acestora facilitează realizarea progresivă a</p>	<p>(4)</p>	<p>Fiecare S.T.I. este elaborată pe baza examinării subsistemului existent și indică un subsistem-tintă care poate fi obținut în mod progresiv și într-un interval de timp rezonabil. În acest fel, adoptarea S.T.I. și respectarea acestora facilitează realizarea progresivă a</p>		

	interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii.		interoperabilității sistemului feroviar al Spațiului Economic European.		
(5)	STI mențin în mod corespunzător compatibilitatea sistemului feroviar existent al fiecărui stat membru. În acest scop, pot fi prevăzute cazuri speciale pentru fiecare STI, atât în ceea ce privește rețeaua, cât și în ceea ce privește vehiculele, în special în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul sau entraxa liniilor de cale ferată, precum și vehiculele provenite din țerte țări sau destinate acestora. Pentru fiecare caz specific, STI prevăd modalitățile de aplicare a elementelor din STI prevăzute la alineatul (3) literale (c)-(g).	(5)	S.T.I. mențin în mod corespunzător compatibilitatea sistemului feroviar existent. În acest scop, pot fi prevăzute cazuri speciale pentru fiecare S.T.I., atât în ceea ce privește rețeaua, cât și în ceea ce privește vehiculele, în special în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul sau spațiul dintre liniile de cale ferată, precum și vehiculele provenite din țerte țări sau destinate acestora. Pentru fiecare caz specific, S.T.I. prevăd modalitățile de aplicare a elementelor din S.T.I. prevăzute la alin. (3) lit. c) - g).		
(6)	În cazul în care anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o STI, acestea se identifică în mod clar într-o anexă la STI ca puncte deschise.	(6)	În cazul în care anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi tratate în mod explicit într-o S.T.I., acestea se identifică în mod clar într-o anexă la S.T.I. ca puncte deschise		
(7)	STI nu împiedică statele membre să adopte decizii referitoare la utilizarea infrastructurilor pentru deplasarea vehiculelor care nu intră sub incidența STI.	(7)	S.T.I. nu împiedică adoptarea de decizii referitoare la utilizarea infrastructurilor pentru deplasarea vehiculelor care nu intră sub incidența S.T.I		
(8)	Anunci când este strict necesar pentru realizarea obiectivelor prezentei directive, STI pot conține o trimitere explicită, clar identificată, la standarde sau specificații europene sau internaționale sau la documente tehnice publicate de agenție. În astfel de cazuri, aceste standarde, specificații (sau părți relevante ale acestora) sau documente tehnice sunt considerate anexe la STI respectivă și devin obligatorii din momentul în care STI este aplicabilă. În lipsa unor astfel de standarde, specificații sau documente tehnice și până la	(8)	Anunci când este strict necesar pentru realizarea obiectivelor prevăzute la art. 1, S.T.I. pot conține o trimitere explicită, clar identificată, la standarde, specificații europene/internaționale sau la documente tehnice publicate de Agenție. În astfel de cazuri, aceste standarde, specificații/părți relevante ale acestora sau documente tehnice sunt considerate anexe la S.T.I. respectivă și devin obligatorii din momentul în care S.T.I. este aplicabilă. În lipsa unor astfel de standarde, specificații		





	agenții economici în cauză și fine seama în mod corespunzător de cerințele Directivei (UE) 2016/798. Statele membre participă la această evaluare prin furnizarea, după caz, a datelor solicitate.				Nu se transpune. Sarcina ERA.
(4)	Agencia elaborează STI și modificările aduse acestora, în conformitate cu articolele 5 și 19 din Regulamentul (UE) 2016/796 cu îndeplinirea criteriilor deschiderii, consensului și transparenței, definite în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1025/2012.				Nu se transpune. Sarcina ERA.
(5)	Comitetul menționat la articolul 51 (denumit în continuare „comitetul”) este informat periodic cu privire la lucrările de elaborare a STI. În cursul acestor lucrări, pentru a respecta actele delegate menționate la alineatul (1) din prezentul articol, Comisia poate formula orice termeni de referință sau recomandări utile referitoare la proiectarea STI și o analiză cost-beneficiu. În special, Comisia poate solicita să se examineze unele soluții alternative, iar evaluarea costurilor și beneficiilor acestor soluții alternative să fie prevăzută în raportul anexat la proiectul de STI.				Nu se transpune. Sarcina COM.
(6)	În cazul în care trebuie puse în funcțiune simultan subsisteme diferite, din motive de compatibilitate tehnică, datele aplicării STI relevante trebuie să coincidă.				Nu se transpune. Sarcina COM.
(7)	În momentul elaborării, adoptării sau revizuirii STI, agenția ține seama de opinia utilizatorilor în privința caracteristicilor care au un impact direct asupra condițiilor în care aceștia utilizează subsistemele. În acest scop, în timpul fazelor de elaborare și de revizuire a STI agenția consultă asociațiile și organismele care îi reprezintă pe utilizatori. Aceasta anexează la				Nu se transpune. Sarcina ERA.

	proiectul de STI un raport privind rezultatele acestei consultări.				
(8)	În conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (UE) 2016/796, Comisia, cu sprijinul comitetului, întocmește și actualizează periodic lista asociațiilor și a organismelor care îi reprezintă pe călători și care trebuie consultate. Această listă poate fi reexaminată și actualizată la solicitarea unui stat membru sau la inițiativa Comisiei.	(2)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate solicita Comisiei Europene reexaminarea și actualizarea listei asociațiilor și a organismelor care îi reprezintă pe călători și care trebuie consultate în momentul elaborării, adoptării sau revizuirii STI în conformitate cu art. 5 alin. (8) din Directiva (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar.		Nu s-a transpus sarcina COM. SM nu pot da sarcini COM sau organismelor europene. (valabil pentru trimitere la art. 5, alin. (8) )
(9)	Atunci când elaborează sau revizuieste STI, agenția ia în considerare avizul partenerilor sociali în privința calificărilor profesionale și a condițiilor de sănătate și de siguranță la locul de muncă menționate la articolul 4 alineatul (3) litera (g). În acest scop, agenția consultă partenerii sociali înainte de a prezenta Comisiei recomandări cu privire la STI și la modificările aduse acestora. Partenerii sociali sunt consultați în cadrul comiteului de dialog sectorial instituit în conformitate cu Decizia 98/500/CE a Comisiei ( 1 ). Partenerii sociali își emit avizul în termen de trei luni de la consultare.				Nu se transpune. Sarcina ERA.
(10)	Atunci când revizuirea unei STI conduce la o modificare a cerințelor, noua versiune a STI asigură compatibilitatea cu subsistemele puse în funcțiune în conformitate cu versiunile anterioare ale STI.				Nu se transpune. Sarcina COM.
(11)	Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, STI în vederea punerii în aplicare a unor obiective specifice, stabilite în actele delegate menționate la alineatul (1). Respectivele acte de punere în aplicare se				Nu se transpune. Sarcina COM.



	adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3). Acestea includ toate elementele enumerate la articolul 4 alineatul (3) și îndeplinesc toate cerințele prevăzute la articolul 4 alineatele (4)-(6) și (8).				
<b>6</b>	<b>Deficiențe ale STI</b>				
(1)	Dacă, după adoptarea unei STI, se constată că aceasta prezintă o deficiență, respectiva STI se modifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (11). Dacă este cazul, Comisia aplică fără întârziere această procedură. Asemenea deficiențe includ cazurile care ar putea conduce la operațiuni care nu respectă condițiile de siguranță într-un stat membru.				Nu se transpune. Sarcina COM.
(2)	Până la revizuirea unei STI, Comisia poate solicita un aviz din partea agenției. Comisia analizează avizul agenției și informează comitetul în legătură cu concluziile sale.				Nu se transpune. Sarcina COM.
(3)	La cererea Comisiei, avizul agenției menționat la alineatul (2) constituie mijloace acceptabile de conformitate și, prin urmare, pot fi folosite pentru evaluarea proiectelor, până la adoptarea unei STI revizuite.				Nu se transpune. Sarcina COM.
(4)	Orice membru al rețelei de organisme reprezentative menționate la articolul 38 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/796 poate informa Comisia cu privire la eventualele deficiențe ale STI.	(3)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și orice alt membru al rețelei de organisme reprezentative, menționate la art. 38 alin. (4) din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Unirii Europene pentru Căile Ferate, pot informa Comisia Europeană cu privire la eventuale deficiențe ale S.T.I.		
<b>7</b>	<b>Neaplicarea STI</b>	<b>6</b>	<b>Neaplicarea S.T.I.</b>		

<p>(1) Statele membre pot permite solicitantului să nu aplice una sau mai multe STI sau părți ale acestora în următoarele cazuri:</p>	<p>(1)</p>	<p>Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicărilor poate permite solicitantului să nu aplice una sau mai multe S.T.I. sau părți ale acestora în următoarele cazuri</p>		
<p>(a) pentru un proiect de subsistem nou sau de parte a acestuia, pentru reînnoirea sau modernizarea unui sistem existent sau a unei părți a acestuia sau pentru orice element menționat la articolul 1 alineatul (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care face obiectul unui contract în curs de executare la data aplicării STI vizate;</p>		<p>a) pentru un proiect de subsistem nou sau o parte a acestuia, pentru reînnoirea sau modernizarea unui sistem existent/unei părți a acestuia ori pentru orice element prevăzut la art. 1 alin. (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care face obiectul unui contract în curs de executare la data aplicării S.T.I. în cauză;</p>		
<p>(b) în cazul în care, în urma unui accident sau a unui dezastru natural, condițiile pentru refacerea rapidă a rețelei nu permit, din punct de vedere economic sau tehnic, aplicarea parțială sau totală a STI pertinente, caz în care neaplicarea STI este limitată la perioada care precede refacerea rețelei;</p>		<p>b) atunci când, în urma unui accident sau a unui dezastru natural, condițiile pentru refacerea rapidă a rețelei nu permit, din punct de vedere economic sau tehnic, aplicarea parțială sau totală a S.T.I. relevante, caz în care neaplicarea S.T.I. este limitată la perioada care precede refacerea rețelei;</p>		
<p>(c) pentru orice proiect de reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent sau a unei părți a acestuia, în cazul în care aplicarea STI vizate ar compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau compatibilitatea sistemului feroviar din statul membru respectiv, de exemplu în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul, entraxa de cale ferată sau tensiunea de alimentare a liniilor electrificate;</p>		<p>c) pentru orice proiect de reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent sau a unei părți a acestuia, în cazul în care aplicarea S.T.I. în cauză ar compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau compatibilitatea sistemului feroviar, de exemplu în ceea ce privește gabaritul, ecartamentul, spațiul dintre liniile de cale ferată sau tensiunea de alimentare a liniilor electrificate;</p>		
<p>(d) pentru vehiculele care circulă spre sau dinspre țări terțe în care ecartamentul liniilor de cale ferată diferă de ecartamentul rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii;</p>		<p>d) pentru vehiculele care circulă spre sau dinspre țări terțe în care ecartamentul liniilor de cale ferată diferă de ecartamentul rețelei feroviare principale</p>		

				din cadrul Spațiului Economic European ;	
	(e) pentru un proiect de subsistem nou sau de reînnoire sau modernizare a unui subsistem existent pe teritoriul statului membru respectiv, în cazul în care rețeaua sa feroviară este separată sau izolată de mare sau separată ca urmare a unor condiții geografice speciale de rețeaua feroviară din restul Uniunii.			e) pentru un proiect de subsistem nou, reînnoit sau modernizat a unui subsistem existent, în cazul în care rețeaua feroviară este separată ori izolată de mare sau separată ca urmare a unor condiții geografice speciale de rețeaua feroviară din restul Spațiului Economic European.	
(2)	În cazul menționat la alineatul (1) litera (a), statul membru în cauză transmise Comisiei, în termen de un an de la data intrării în vigoare a fiecărei STI, o listă de proiecte care se desfășoară pe teritoriul său și care, în opinia statului membru vizat, se află într-un stadiu avansat de dezvoltare.	(2)		În cazul prevăzut la alin. (1) lit. a), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor transmite Comisiei Europene, în termen de un an de la data intrării în vigoare a fiecărei S.T.I., o listă de proiecte care se desfășoară pe teritoriul României și care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare	
(3)	În cazurile menționate la alineatul (1) literele (a) și (b), statul membru în cauză comunică Comisiei decizia sa de a nu aplica una sau mai multe STI sau părți ale acestora.	(3)		În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. a) și b), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor comunică Comisiei Europene decizia sa de a nu aplica una sau mai multe S.T.I. sau părți ale acesteia/acestora.	
(4)	În cazurile menționate la alineatul (1) literele (a), (c), (d) și (e) din prezentul articol, statul membru vizat prezintă Comisiei o cerere de neaplicare a STI sau a unor părți ale acestora, însoțită de un dosar care conține justificarea cererii și în care se precizează dispozițiile alternative pe care statul membru intenționează să le aplice în locul STI. În cazul menționat la alineatul (1) litera (e) din prezentul articol, Comisia analizează cererea și decide dacă să o accepte sau nu în funcție de caracterul exhaustiv și coerent al informațiilor conținute în dosar. În cazurile menționate la alineatul (1)	(4)		În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. a), c), d) și e) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor prezintă Comisiei Europene o cerere de neaplicare a S.T.I. sau a unor părți ale acesteia/acestora, însoțită de un dosar care conține justificarea cererii și în care se precizează dispozițiile alternative pe care România intenționează să le aplice în locul S.T.I. Asupra cererii în cauză se decide de către Comisia Europeană în conformitate cu art. 7, alin. (4) din Directiva (UE) 2016/797.	Ramane trimiterea deoarece este sarcina COM.

	literele (c) și (d) din prezentul articol, Comisia își adoptă decizia prin intermediul actelor de punere în aplicare, pe baza acestei analize. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).			
	În cazurile menționate la articolul 21 alineatul (6) al treilea paragraf, solicitantul depune dosarul la agenție. Agenția consultă autoritățile de siguranță relevante și comunică avizul său final Comisiei.	(5)	În cazul neaplicării uneia sau mai multor S.T.I. sau a unor părți ale acestora și atunci când Agenția este competentă să emită autorizația de introducere pe piață a unui vehicul, solicitantul depune dosarul la Agenție.	
(5)	Comisia stabilește, prin intermediul unui act de punere în aplicare, informațiile care trebuie incluse în dosarul menționat la alineatul (4), formatul impus acestuia și metoda ce urmează a fi folosită pentru transmiterea sa. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).	(6)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor realizează și transmite dosarul prevăzut la alin. (4) în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de către Comisia Europeană.	
(6)	Până la adoptarea deciziei Comisiei, statul membru poate aplica fără întârziere dispozițiile alternative menționate la alineatul (4).	(7)	Până la adoptarea deciziei Comisiei Europene, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate aplica fără întârziere dispozițiile alternative prevăzute la alin. (4).	
(7)	Comisia adoptă o decizie în termen de patru luni de la prezentarea cererii susținute de dosarul complet. În absența unei astfel de decizii, cererea este considerată acceptată.	(8)	În absența unei decizii a Comisiei Europene, adoptate în conformitate art. 8, alin. (7) din Directiva (UE) 2016/797, cererea prevăzută la alin. (4) este considerată acceptată	Ramane trimiterea deoarece este sarcina COM.
(8)	Statele membre sunt informate cu privire la rezultatele analizelor și rezultatele procedurii prevăzute la alineatul (4).	(9)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor este informat cu privire la rezultatele analizelor și rezultatele procedurii prevăzute la alin. (4), potrivit	Ramane trimiterea deoarece este sarcina COM.

			art. 7, alin. (8) din Directiva (UE) 2016/797.		
	<b>CAPITOL III ELEMENTELE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE</b>		<b>CAPITOL III Elementele constitutive de interoperabilitate</b>		
<b>8</b>	<b>Condiții pentru introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate</b>	<b>7</b>	<b>Condiții pentru introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate</b>		
(1)	Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că elementele constitutive de interoperabilitate sunt:	(1)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor impune prin ordin al ministrului de aplicare a metodelor comune de siguranță, cerințe pentru ca elementele constitutive de interoperabilitate să fie:		OMT va fi notificat COM, inclusiv numărul Monitorului Oficial al RO în care va fi publicat.
	(a) introduse pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii și respectă în același timp cerințele esențiale;		a) introduse pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar și respectă în același timp cerințele esențiale ;		
	(b) folosite în zona lor de utilizare conform destinației și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător.		b) folosite în zona lor de utilizare conform destinației și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător .		
	Prezentul alineat nu împiedică introducerea pe piață a acestor elemente constitutive pentru alte aplicații.	(2)	Aceste măsuri nu împiedică introducerea pe piață a acestor elemente constitutive pentru alte aplicații .		
(2)	Statele membre nu trebuie, pe teritoriul lor și în tenelele prezentei directive, să interzică, să limiteze ori să împiedice introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate destinate utilizării în sistemul feroviar al Uniunii, dacă aceste elemente constitutive respectă prezenta directivă. În special, statele membre nu impun verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare, astfel cum este prevăzut la articolul 10.	(3)	Pe teritoriul României nu se admite interzicerea, limitarea sau împiedicarea introducerii pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate destinate utilizării în sistemul feroviar, dacă acestea respectă prevederile prezentei hotărâri. În special, nu se pot solicita verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare, astfel cum este prevăzut la art. 9		

9	<p><b>Conformitate și adecvare pentru utilizare</b></p> <p>(1) Statele membre și agenția consideră că un element constitutiv de interoperabilitate îndeplinește cerințele esențiale în cazul în care respectă condițiile prevăzute în respectiva STI sau în specificațiile europene corespunzătoare, elaborate pentru respectarea condițiilor respective. Declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare atestă faptul că elementele constitutive de interoperabilitate au făcut obiectul procedurilor menționate în STI corespunzătoare de evaluare a conformității sau adecvării pentru utilizare.</p>	8	<p><b>Conformitate și adecvare pentru utilizare</b></p> <p>(1) Se consideră că un element constitutiv de interoperabilitate îndeplinește cerințele esențiale în cazul în care respectă condițiile prevăzute în respectiva S.T.I. sau în specificațiile europene corespunzătoare, elaborate pentru respectarea condițiilor respective. Declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare atestă faptul că elementele constitutive de interoperabilitate au făcut obiectul procedurilor menționate în S.T.I. corespunzătoare de evaluare a conformității sau adecvării pentru utilizare</p>		
(2)	<p>În cazul în care STI impune acest lucru, declarația „CE” este însoțită de:</p> <p>(a) un certificat emis de către unul sau mai multe organisme notificate privind conformitatea intrinsecă a unui element constitutiv de interoperabilitate, analizat în mod izolat, în raport cu specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte;</p> <p>(b) un certificat emis de către unul sau mai multe organisme notificate privind adecvarea pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate analizat în mediul său feroviar, în special în cazul cerințelor funcționale vizate.</p>	(2)	<p>În cazul în care S.T.I. impune acest lucru, declarația „CE” este însoțită de :</p> <p>a) un certificat emis de către unul sau mai multe organisme notificate privind conformitatea intrinsecă a unui element constitutiv de interoperabilitate analizat în mod izolat, în raport cu specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte</p> <p>b) un certificat emis de către unul sau mai multe organisme notificate privind adecvarea pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate analizat în mediul său feroviar, în special în cazul cerințelor funcționale vizate.</p>		
(3)	<p>Declarația „CE” este datată și semnată de producător sau de reprezentantul său autorizat.</p>	(3)	<p>Declarația „CE” este datată și semnată de producător sau de reprezentantul său autorizat.</p>		
(4)	<p>Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modelul declarației de</p>	(4)	<p>Modelul declarației de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a</p>		

	conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, precum și lista documentelor însoțitoare. Respectiv cele de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).		elementelor constitutive de interoperabilitate, precum și lista documentelor însoțitoare, sunt stabilite de către Comisia Europeană prin intermediul unor acte de punere în aplicare.		
(5)	Piese de schimb pentru subsisteme care sunt deja puse în funcțiune în momentul intrării în vigoare a STI corespunzătoare pot fi instalate în aceste subsisteme fără a supuse cerințelor menționate la alineatul (1).	(5)	Piese de schimb pentru subsisteme care sunt deja puse în funcțiune în momentul intrării în vigoare a S.T.I. corespunzătoare pot fi instalate în aceste subsisteme fără a fi supuse cerințelor prevăzute la alin. (1).		
(6)	STI pot prevedea o perioadă tranzitorie pentru produsele feroviare identificate de STI respective ca elemente constitutive de interoperabilitate care au fost deja introduse pe piață în momentul intrării în vigoare a STI. Aceste elemente constitutive trebuie să respecte articolul 8 alineatul (1).	(6)	S.T.I. pot prevedea o perioadă tranzitorie pentru produsele feroviare identificate de S.T.I. respective ca elemente constitutive de interoperabilitate care au fost deja introduse pe piață în momentul intrării în vigoare a S.T.I. Aceste elemente constitutive trebuie să respecte prevederile art. 7 alin. (1).		
<b>10</b>	<b>Procedură pentru declarația de conformitate „CE” sau adecvare pentru utilizare</b>	<b>9</b>	<b>Procedură pentru declarația de conformitate „CE” sau adecvare pentru utilizare</b>		
(1)	Pentru a înlocui declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate, producătorul sau reprezentantul său autorizat aplică dispozițiile prevăzute în STI relevante.	(1)	Pentru a elibera declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate, producătorul sau reprezentantul său autorizat aplică dispozițiile prevăzute în S.T.I. relevante.		
(2)	În cazul în care STI corespunzătoare impune acest lucru, evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate este efectuată de organismul notificat căruia producătorul sau	(2)	În cazul în care S.T.I. corespunzătoare impune acest lucru, evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate este efectuată de organismul notificat căruia producătorul		

	representantul său autorizat i-a prezentat cererea.		sau reprezentantul său autorizat i-a prezentat cererea.		
(3)	Atunci când elementele constitutive de interoperabilitate fac obiectul unor acte juridice ale Uniunii, care privesc alte aspecte, declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare precizează că aceste elemente constitutive de interoperabilitate respectă și cerințele acestor acte juridice.	(3)	Atunci când elementele constitutive de interoperabilitate fac obiectul unor acte juridice ale Uniunii Europene/naționale, care privesc alte aspecte, declarația de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare precizează că aceste elemente constitutive de interoperabilitate respectă și cerințele acestor acte juridice.		
(4)	Atunci când nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat nu a respectat obligațiile prevăzute la alineatele (1) și (3), aceste obligații revin oricărei persoane care introduce pe piață elemente constitutive de interoperabilitate. În sensul prezentei directive, aceleași obligații se aplică oricărei persoane care assemblează elemente constitutive de interoperabilitate sau părți ale acestora de proveniență diversă, sau care produce elemente constitutive de interoperabilitate pentru uz propriu.	(4)	Atunci când producătorul sau reprezentantul său autorizat nu a respectat obligațiile prevăzute la alin. (1) și (3), aceste obligații revin oricărei persoane care introduce pe piață elemente constitutive de interoperabilitate. În sensul prezentei hotărâri, aceleași obligații se aplică oricărei persoane care assemblează elemente constitutive de interoperabilitate, părți ale acestora de proveniență diversă sau care produce elemente constitutive de interoperabilitate pentru uz propriu.		
(5)	Dacă un stat membru constată că declarația „CE” a fost întocmită în mod necorespunzător, acesta se asigură că elementul constitutiv de interoperabilitate nu este introdus pe piață. În acest caz, producătorului sau reprezentantului său autorizat i se solicită să aducă elementul constitutiv de interoperabilitate la o stare de conformitate în condițiile formulate de statul membru respectiv.	(5)	Dacă se constată că declarația „CE” a fost eliberată în mod necorespunzător, elementul constitutiv de interoperabilitate nu este introdus pe piață. În acest caz, producătorului sau reprezentantului său autorizat i se solicită să aducă elementul constitutiv de interoperabilitate la o stare de conformitate în condițiile valabile pe teritoriul României.		



11	Neconformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale		
(1)	Atunci când constată că este puțin probabil ca un element constitutiv de interoperabilitate, care face obiectul declarației de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare și care a fost introdus pe piață, să respecte cerințele esențiale dacă este utilizat cu destinația planificată, un stat membru ia măsurile necesare pentru a-i restrânge domeniul de aplicare, a interzice utilizarea sa, a-l retrage de pe piață sau a-l rechema. Statul membru informează de îndată Comisia, agenția și celelalte state membre cu privire la măsurile adoptate și motivează decizia sa, precizând în special dacă lipsa conformității are drept cauză:	(1)	
	(a) neîndeplinirea cerințelor esențiale; (b) aplicarea incorectă a specificațiilor europene, atunci când se are în vedere aplicarea unor astfel de specificații; (c) inadecvarea specificațiilor europene.	Atunci când se constată că este puțin probabil ca un element constitutiv de interoperabilitate, care face obiectul declarației de conformitate „CE” sau de adecvare pentru utilizare și care a fost introdus pe piață, să respecte cerințele esențiale dacă este utilizat cu destinația planificată, producătorii, comercianții și utilizatorii, după caz, iau măsurile necesare pentru a-i restrânge domeniul de aplicare, a interzice utilizarea sa, a-l retrage de pe piață sau a-l rechema. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează de îndată Comisia Europeană, Agenția și celelalte state membre cu privire la măsurile adoptate și motivează decizia sa, precizând în special dacă lipsa conformității are drept cauză: a) neîndeplinirea cerințelor esențiale b) aplicarea incorectă a specificațiilor europene, atunci când se are în vedere aplicarea unor astfel de specificații ; c) inadecvarea specificațiilor europene	
(2)	Agenția, pe baza unui mandat din partea Comisiei, inițiază, de îndată, procesul de consultare cu părțile în cauză și, în orice caz, în termen de 20 de zile de la data primirii respectivului mandat. Atunci când, după consultare, agenția stabilește că măsura este nejustificată, agenția informează de îndată Comisia, statul membru care a avut inițiativa și celelalte state membre, precum și producătorul	Nu se transpune. Sarcina ERA.	

	sau reprezentantul său autorizat. În cazul în care stabilește că măsura este justificată, agenția informează imediat statele membre.			
(3)	Atunci când decizia menționată la alineatul (1) este rezultatul unei inadecvări a specificațiilor europene, statele membre, Comisia sau agenția, după caz, aplică una sau mai multe dintre următoarele măsuri:	(2)	Atunci când decizia prevăzută la alin. (1) este rezultatul unei inadecvări a specificațiilor europene, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor aplică una sau mai multe dintre următoarele măsuri:	
	(a) retragerea totală sau parțială a specificațiilor respective din publicațiile care le conțin;		a) retragerea totală sau parțială a specificațiilor respective din publicațiile care le conțin	
	(b) dacă specificația relevantă este un standard armonizat, limitarea sau retragerea standardului respectiv în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;		b) dacă specificația relevantă este un standard armonizat, limitarea sau retragerea standardului respectiv în conformitate cu art. 11 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;	
	(c) revizuirea STI în conformitate cu articolul 6.		c) propune Comisiei Europene revizuirea S.T.I	
(4)	Atunci când un element constitutiv de interoperabilitate care face obiectul declarației de conformitate „CE” nu respectă cerințele esențiale, statul membru competent ia măsuri adecvate împotriva oricărei entități care a întocmit declarația și informează Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.	(3)	Atunci când un element constitutiv de interoperabilitate care face obiectul declarației de conformitate „CE” nu respectă cerințele esențiale, Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română, ia măsuri corespunzătoare de limitare a introducerii pe piața din România, respectiv de revizuire a declarației de conformitate „CE” de către oricare entitate care a întocmit declarația. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, la solicitarea Autorității de Siguranță Ferroviară Română, informează Comisia Europeană și celelalte state membre cu privire la aceasta.	
	<b>CAPITOLUL IV</b>		<b>CAPITOLUL IV</b>	

SUBSISTEME		SUBSISTEME		
12	11	12		
<p><b>Libera circulație a subsistemelor</b></p> <p>Fără a aduce atingere dispozițiilor capitolului V, statele membre nu trebuie, pe teritoriul lor și în temeiul prezentei directive, să interzică, să limiteze ori să împiedice construcția, punerea în funcțiune și exploatarea subsistemelor structurale din componența sistemului feroviar al Uniunii care respectă cerințele esențiale. În special, statele membre nu impun verificări care au fost deja efectuate:</p>	<p><b>Libera circulație a subsistemelor</b></p> <p>Fără a aduce atingere dispozițiilor capitolului V, pe teritoriul României nu se admite interzicerea, limitarea sau împiedicarea construirii, punerii în funcțiune și exploatarea subsistemelor structurale din componența sistemului feroviar care respectă cerințele esențiale. În special, nu se pot solicita verificări care au fost deja efectuate:</p>	<p>(a) în cadrul procedurii de acordare a declarației de verificare „CE”; sau</p> <p>(b) într-un alt stat membru, înainte sau după intrarea în vigoare a prezentei directive, în vederea verificării conformității cu cerințe identice în condiții identice de exploatare.</p>	<p>a) în cadrul procedurii de acordare a declarației de verificare „CE”</p> <p>b) într-un alt stat membru, înainte sau după intrarea în vigoare a prezentei hotărâri, în vederea verificării conformității cu cerințe identice în condiții identice de exploatare.</p>	
<p><b>13</b></p> <p><b>Conformitatea cu STI și cu normele naționale</b></p> <p>(1)</p> <p>Agenția și autoritățile naționale de siguranță consideră că cerințele esențiale sunt îndeplinite de acele subsisteme structurale din componența sistemului feroviar al Uniunii care, după caz, fac obiectul unei declarații de verificare „CE” întocmită prin trimitere la STI, în conformitate cu articolul 15, sau al unei declarații de verificare „CE” întocmită prin trimitere la normele naționale, în conformitate cu articolul 15 alineatul (8) sau al ambelor declarații.</p>	<p><b>12</b></p> <p><b>Conformitatea cu S.T.I. și cu normele naționale</b></p> <p>(1)</p> <p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română consideră că cerințele esențiale sunt îndeplinite de acele subsisteme structurale din componența sistemului feroviar care, după caz, fac obiectul unei declarații de verificare „CE” eliberată prin trimitere la S.T.I., în conformitate cu art. 14, sau al unei declarații de verificare „CE” eliberată prin trimitere la normele naționale, în conformitate cu art. 14, alin. (8) sau al ambelor declarații.</p>			
<p>(2)</p> <p>Normele naționale pentru punerea în aplicare a cerințelor esențiale și, după caz, mijloacele acceptabile de conformitate naționale se aplică în următoarele cazuri:</p>	<p>(2)</p> <p>Normele naționale pentru punerea în aplicare a cerințelor esențiale și, după caz, mijloacele acceptabile de conformitate naționale se aplică în următoarele cazuri :</p>			

	(a) atunci când STI nu acoperă sau nu acoperă integral anumite aspecte care corespund cerințelor esențiale, inclusiv punctele deschise menționate la articolul 4 alineatul (6);		a) atunci când S.T.I. nu acoperă sau nu acoperă integral anumite aspecte care corespund cerințelor esențiale, inclusiv punctele deschise prevăzute la art. 4 alin. (6)		
	(b) atunci când a fost notificată neaplicarea uneia sau mai multor STI sau a unor părți ale acestora în temeiul articolului 7;		b) atunci când a fost notificată neaplicarea unei/mai multor S.T.I. sau a unor părți ale acesteia/acestora în temeiul art. 6		
	(c) atunci când un caz special impune aplicarea unor norme tehnice care nu sunt incluse în STI relevantă;		c) atunci când un caz special impune aplicarea unor norme tehnice care nu sunt incluse în S.T.I. relevantă ;		
	(d) în cazul normelor naționale utilizate pentru a specifica sistemele existente, limitate la scopul evaluării compatibilității tehnice a vehiculului cu rețeaua;		d) în cazul normelor naționale utilizate pentru a specifica sistemele existente, limitate la scopul evaluării compatibilității tehnice a vehiculului cu rețeaua		
	(e) în cazul rețelelor și vehiculelor care nu fac obiectul STI;		e) în cazul rețelelor și vehiculelor care nu fac obiectul S.T.I.		
	(f) ca măsură preventivă temporară de urgență, în special în urma unui accident		f) ca măsură preventivă temporară de urgență, în special în urma unui accident		
<b>14</b>	<b>Notificarea normelor naționale</b>	<b>13</b>	<b>Notificarea normelor naționale</b>		
(1)	Statele membre notifică Comisiei și agenției normele naționale existente menționate la articolul 13 alineatul (2) în următoarele cazuri:	(1)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică Comisiei Europene și Agenției normele naționale existente prevăzute la art. 12 alin. (2) în următoarele cazuri :		Nu este cazul, MT a notificat normele in 2006.
	(a) în cazul în care norma sau normele naționale nu au fost notificate până la 15 iunie 2016. În acest caz, acestea sunt notificate în termen de 16 decembrie 2016;		a) cu ocazia fiecărei schimbări a normelor		
	(b) cu ocazia fiecărei schimbări a normelor;		b) în momentul depunerii unei noi cereri în conformitate cu art. 6 pentru neaplicarea S.T.I.;		
	(c) în momentul depunerii unei noi cereri în conformitate cu articolul 7 pentru neaplicarea STI;				

	(d) când normele naționale devin caduce după publicarea sau revizuirea respectivei STL.		c) atunci când normele naționale devin caduce după publicarea sau revizuirea respectivei S.T.I.		
(2)	Statele membre notifică textul integral al normelor naționale menționate la alineatul (1) prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) 2016/796.	(2)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică textul integral al normelor naționale prevăzute la alin. (1) prin intermediul sistemului informatic corespunzător, în conformitate cu art. 27 din Regulamentul (UE) 2016/796.		
(3)	Statele membre se asigură că normele naționale menționate la alineatul (1), inclusiv cele care acoperă interfețele între vehicule și rețele, sunt ușor accesibile în domeniul public și sunt formulate într-o terminologie accesibilă tuturor părților interesate. Statele membre pot fi invitate să furnizeze informații suplimentare cu privire la respectivele norme naționale.	(3)	Normele naționale prevăzute la alin. (1), inclusiv cele care acoperă interfețele între vehicule și rețele, sunt ușor accesibile, și sunt formulate cu o terminologie accesibilă tuturor părților interesate și publicate de către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor în Monitorul Oficial al României. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor furnizează informații suplimentare cu privire la normele naționale, la solicitarea Comisiei Europene.		
(4)	Statele membre pot stabili noi norme naționale numai în următoarele cazuri:	(4)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate adopta sau propune, după caz, noi norme naționale în temeiul prezentei hotărâri în următoarele cazuri:		
	(a) în cazul în care o STI nu respectă în întregime cerințele esențiale;		a) în cazul în care o S.T.I. nu respectă în întregime cerințele esențiale ;		
	(b) ca măsură preventivă de urgență, în special în urma unui accident.		b) ca măsură preventivă de urgență, în special după producerea unui accident sau a unui incident.		
(5)	Statele membre transmit, prin sistemul informatic adecvat în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) 2016/796, proiectul noilor norme naționale agenției și Comisiei în	(5)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, la propunerea Autorității de Siguranță Feroviară Română, transmise prin sistemul		

	vederea examinării înainte de introducerea precoronizată a noii norme propuse în sistemul juridic național, în timp util și în termenele menționate la articolul 25 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/796 și furnizează o justificare pentru introducerea noii norme naționale. Statele membre se asigură că proiectul este suficient de avansat pentru a permite agenției să își desfășoare examinarea în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.			informatic corespunzător în conformitate cu art. 27 din Regulamentul (UE) 2016/796, proiectul noii norme naționale Agenției și Comisiei Europene în vederea examinării înainte de adoptarea acesteia, în timp util și în termenele prevăzute la art. 25 alin. (1) din acest regulament, motivând introducerea noii norme naționale. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor transmite proiectul de normă într-o formă suficient de avansată pentru a permite Agenției să își desfășoare examinarea în conformitate cu art. 25 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.		
		(6)	În cazul în care, în termen de două luni de la primirea proiectului de normă națională sau în termenul extins convenit în conformitate cu art. 25 alin. (1) din Regulamentul (UE) 2016/796, Agenția nu informează Comisia Europeană și Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor cu privire la evaluarea și Comunicațiilor cu privire la evaluarea sa, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate adopta sau, după caz, propune, norma spre adoptare autorităților competente.			
(6)	În momentul adoptării unei noi norme naționale, statele membre o notifică agenției și Comisiei prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) 2016/796.	(7)	După adoptarea unei noi norme naționale, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor o notifică Agenției și Comisiei Europene prin intermediul sistemului informatic corespunzător în conformitate cu art. 27 din Regulamentul (UE) 2016/796.			
(7)	În cazul măsurilor preventive de urgență, statele membre pot adopta și aplica o nouă	(8)	În cazul măsurilor preventive de urgență, se poate adopta și aplica imediat o nouă			

<p>normă națională imediat. Respectiva normă este notificată în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796 și sub rezerva evaluării din partea agenției, în conformitate cu articolul 26 alineatele (1), (2) și (5) din respectivul Regulament.</p>		<p>normă națională. Această normă este notificată de către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor în conformitate cu art. 27 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796 și este supusă evaluării din partea Agenției, în conformitate cu art. 26 alin. (1), (2) și (5) din acest regulament.</p>		
<p>(8) Atunci când notifică o normă națională menționată la alineatul (1) sau o nouă normă, statele membre oferă o justificare a necesității acestei norme pentru a satisface o cerință esențială care nu este deja acoperită de STI relevantă.</p>	(9)	<p>Atunci când notifică o normă prevăzută la alin. (1) sau o nouă normă, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor motivează necesitatea acestei norme pentru a satisface o cerință esențială care nu este deja acoperită de S.T.I. relevantă.</p>		<p>Nu se transpune. Sarcina ERA.</p>
<p>(9) Agenția examinează proiectele de norme naționale și normele naționale menționate la alineatul (1) în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 25 și 26 din Regulamentul (UE) 2016/796.</p>				<p>Nu se transpune. Sarcina COM.</p>
<p>(10) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, clasificarea normelor naționale notificate în diferite grupe, cu scopul de a facilita acceptarea reciprocă în diferite state membre, precum și introducerea pe piață a vehiculelor, inclusiv compatibilitatea dintre echipamentele fixe și mobile. Respectivele acte de punere în aplicare se bazează pe progresele realizate de agenție în domeniul acceptării reciproce și sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).</p>				<p>Nu se transpune. Sarcina ERA.</p>
<p>Agenția clasifică, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate în primul paragraf, normele naționale care sunt notificate în conformitate cu prezentul articol.</p>				<p>Nu se transpune. Sarcina ERA.</p>

(11)	<p>Statele membre pot decide să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, statele membre menționează normele și restricțiile respective în registrele de infrastructură menționate la articolul 49.</p>	(10)	<p>Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate decide să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor înscrie aceste norme și restricții în registrul de infrastructură prevăzut la art. 47.</p>
(12)	<p>Normele naționale notificate în temeiul prezentului articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului.</p>	(11)	<p>Normele naționale notificate în conformitate cu prezentul articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 401/2016 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 1.016/2004 privind măsurile pentru organizarea și realizarea schimbului de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice, precum și al regulilor referitoare la serviciile societăți informaționale între România și statele membre, precum și Comisia Europeană, cu modificările și completările ulterioare.</p>
(13)	<p>Normele naționale care nu au fost notificate în conformitate cu prezentul articol nu se aplică în sensul prezentei directive.</p>		
15	<p><b>Procedura de întocmire a declarației de verificare „CE”</b></p>	14	<p><b>Procedura de întocmire a declarației de verificare „CE”</b></p>
(1)	<p>Pentru întocmirea declarației de verificare „CE” necesare pentru introducerea pe piață și punerea în funcțiune menționate la capitolul V, solicitantul solicită organismului sau organismelor de evaluare a conformității pe care le-a selectat în acest scop să aplice procedura de verificare „CE” stabilită în anexa IV.</p>	(1)	<p>Pentru eliberarea declarației de verificare „CE” necesare pentru introducerea pe piață și punerea în funcțiune prevăzute la capitolul V, solicitantul solicită organismului sau organismelor de evaluare a conformității pe care l-a/a selectat în acest scop să aplice procedura de verificare „CE” stabilită în anexa nr. 4.</p>



<p>(2) Solicitantul întocmește declarația de verificare „CE” a unui subsistem. Solicitantul declară pe răspunderea sa exclusivă că subsistemul în cauză a fost supus procedurilor de verificare relevante și respectă cerințele din dreptul relevant al Uniunii și orice norme naționale relevante. Declarația de verificare „CE” și documentele însoțitoare sunt date și semnate de solicitant.</p>	<p>(2)</p>	<p>Solicitantul întocmește declarația de verificare „CE” a unui subsistem. Solicitantul declară pe răspunderea sa exclusivă că subsistemul în cauză a fost supus procedurilor de verificare relevante și respectă cerințele din legislația relevantă al Uniunii Europene și orice norme naționale relevante. Declarația de verificare „CE” și documentele însoțitoare sunt date și semnate de solicitant.</p>		
<p>(3) Atribuțiile organismului notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem încep din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea introducerii pe piață sau a punerii în funcțiune a subsistemului. Aceasta poate include, în conformitate cu STI relevantă, și verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat.</p>	<p>(3)</p>	<p>Atribuțiile organismului notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem încep din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de producție, până la faza de recepție dinaintea introducerii pe piață sau a punerii în funcțiune a subsistemului. Acestea pot include, în conformitate cu S.T.I. relevantă, și verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat.</p>		
<p>(4) Solicitantul este responsabil de întocmirea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare „CE”. Acest dosar tehnic conține toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului și, după caz, toate documentele care atestă conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate. Dosarul conține, de asemenea, toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiuni referitoare la servicii, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere.</p>	<p>(4)</p>	<p>Solicitantul este responsabil de întocmirea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare „CE”. Acest dosar tehnic conține toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului și, după caz, toate documentele care atestă conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate. Dosarul trebuie să conțină, de asemenea, toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiuni referitoare la servicii, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere.</p>		

(5)	În cazul reînnoirii sau modernizării unui subsistem care duc la o modificare a dosarului tehnic și afectează valabilitatea procedurilor de verificare care au avut loc deja, solicitantul evaluează necesitatea unei noi declarații de verificare „CE”.	(5)	În cazul reînnoirii sau modernizării unui subsistem care duc la o modificare a dosarului tehnic și afectează valabilitatea procedurilor de verificare care au avut loc deja, solicitantul evaluează necesitatea unei noi declarații de verificare „CE”.	
(6)	Organismul notificat poate emite declarații intermediare de verificare pentru anumite etape ale procedurii de verificare sau anumite părți ale subsistemului.	(6)	Organismul notificat poate emite declarații intermediare de verificare pentru anumite etape ale procedurii de verificare sau anumite părți ale subsistemului.	
(7)	În cazul în care STI relevante permit acest lucru, organismul notificat poate emite certificate de verificare pentru unul sau mai multe subsisteme sau anumite părți ale subsistemelor respective.	(7)	În cazul în care S.T.I. relevante permit acest lucru, organismul notificat poate emite certificate de verificare pentru unul sau mai multe subsisteme sau anumite părți ale subsistemelor respective.	
(8)	Statele membre desemnează organismele responsabile pentru desfășurarea procedurii de verificare în raport cu normele naționale. În acest sens, organismele desemnate sunt responsabile pentru atribuțiile pe care le implică. Fără a aduce atingere articolului 30, un stat membru poate numi un organism notificat drept organism desemnat, caz în care întregul proces poate fi desfășurat de un singur organism de evaluare a conformității.	(8)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor desemnează organismele responsabile pentru desfășurarea procedurii de verificare în raport cu normele naționale. În acest sens, organismul desemnat este responsabil pentru atribuțiile pe care le implică. Fără a aduce atingere art. 29, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate numi un organism notificat drept organism desemnat, în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă, caz în care întregul proces poate fi desfășurat de un singur organism de evaluare a conformității.	
(9)	Comisia poate specifica, prin intermediul acelor de punere în aplicare:			Nu se transpune. Sarcina COM.
	(a) detaliile procedurii de verificare „CE” pentru subsisteme, inclusiv procedura de			

	verificare în cazul normelor naționale și documentele care urmează a fi depuse de solicitant în scopul respectivei proceduri;			
	(b) modelele de declarație de verificare „CE”, inclusiv în cazul unei modificări a subsistemului sau în cazul unor verificări suplimentare, declarația intermediară de verificare și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care trebuie să însoțească aceste declarații, precum și modelele certificatului de verificare.			
	Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).			
<b>16</b>	<b>Necorunitatea subsistemelor cu cerințele esențiale</b>	<b>15</b>	<b>Necorunitatea subsistemelor cu cerințele esențiale</b>	
(1)	Atunci când constată că un subsistem structural care face obiectul unei declarații de verificare „CE” însoțite de dosarul tehnic nu este pe deplin conform cu prezenta directivă și, în special, nu îndeplinește cerințele esențiale, un stat membru poate solicita efectuarea de verificări suplimentare.	(1)	Atunci când constată că un subsistem structural care face obiectul unei declarații de verificare „CE” însoțită de dosarul tehnic nu este pe deplin conform cu prezenta hotărâre și, în special, nu îndeplinește cerințele esențiale, Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română poate solicita efectuarea de verificări suplimentare.	
(2)	Statul membru solicitant informează imediat Comisia cu privire la verificările suplimentare solicitate și prezintă motivele care le justifică. Comisia consultă părțile interesate.	(2)	La solicitarea Autorității de Siguranță Ferroviară Română, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează imediat Comisia Europeană cu privire la verificările suplimentare solicitate și prezintă motivele care le justifică.	
(3)	Statul membru solicitant precizează dacă nerespectarea în întregime a prezentei directive se datorează:	(3)	În informare se precizează dacă nerespectarea în întregime a din prezentei hotărâri se datorează:	

	(a) nerespectării cerințelor esențiale sau a unei STI sau aplicării incorecte a unei STI, cazuri în care, Comisia informează de îndată statul membru în care își are reședința persoana care a întocmit declarația de verificare „CE” eronată și îi solicită statului membru în cauză să ia măsurile corespunzătoare;		a) nerespectării cerințelor esențiale sau a unei S.T.I. sau aplicării incorecte a unei S.T.I.		
	(b) caracterului inadecvat al unei STI, caz în care se aplică procedura de modificare a STI menționată la articolul 6.		b) caracterului inadecvat al unei S.T.I.		
		(4)	În cazul în care un alt stat membru informează Comisia Europeană în legătură cu o declarație de verificare „CE” eronată întocmită de o persoană care își are reședința în România, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor ia măsurile corespunzătoare la solicitarea Comisiei Europene.		
17	<b>Prezumiția de conformitate</b> Elementele constitutive de interoperabilitate și subsistemele care sunt conforme cu standardele armonizate sau cu părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele esențiale acoperite de standardele respective sau de părți ale acestora.	16	<b>Prezumiția de conformitate</b> Elementele constitutive de interoperabilitate și subsistemele care sunt conforme cu standardele armonizate sau cu părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele esențiale acoperite de standardele respective sau de părți ale acestora		
	<b>CAPTOLUL V</b> <b>INTRODUCEREA PE PIAȚĂ ȘI PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE</b>		<b>CAPTOLUL V</b> Introducerea pe piață și punerea în funcțiune		
18	<b>AutORIZAȚIA PENTRU PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE A INSTALAȚIILOR FIXE</b>	17	<b>AutORIZAȚIA PENTRU PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE A INSTALAȚIILOR FIXE</b>		

(1) Subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură se pun în funcțiune numai dacă sunt proiectate, construite și instalate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale, precum și dacă s-a primit autorizația relevantă în conformitate cu alineatele (3) și (4).	(1)	Subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură se pun în funcțiune numai dacă sunt proiectate, construite și instalate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale, precum și dacă s-a primit autorizația corespunzătoare în conformitate cu alin. (3) și (4).		
(2) Fiecare autoritate națională de siguranță autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor de energie, infrastructură și control-comandă și semnalizare terestre care sunt amplasate sau exploatare pe teritoriul statului membru respectiv.	(2)	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor de energie, infrastructură și control-comandă și semnalizare terestre care sunt amplasate sau exploatare pe teritoriul României.		
(3) Autoritățile naționale de siguranță furnizează orientări detaliate cu privire la modul de obținere a autorizațiilor menționate în prezentul articol. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizațiile respective și în care se enumeră documentele necesare. Agenția și autoritățile naționale de siguranță cooperează în privința difuzării acestor informații.	(3)	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română furnizează orientări detaliate cu privire la modul de obținere a autorizațiilor prevăzute în prezentul articol. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizațiile respective și în care se enumeră documentele necesare. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu Agenția în privința difuzării acestor informații.		
(4) Solicitantul depune o cerere de autorizare a punerii în funcțiune a instalațiilor fixe, adresată autorității naționale de siguranță. Cererea este însoțită de un dosar care include documente justificative ale:	(4)	Solicitantul depune o cerere de autorizare a punerii în funcțiune a instalațiilor fixe, adresată Autorității de Siguranță Feroviară Române. Cererea este însoțită de un dosar care conține documente justificative ale:		
(a) declarațiilor de verificare menționate la articolul 15;		a) declarațiilor de verificare prevăzute la art. 14;		

	(b) compatibilității tehnice a subsistemelor cu sistemul în care urmează să fie integrate, stabilită pe baza STI, a normelor naționale și a registrelor relevante;		b) compatibilității tehnice a subsistemelor cu sistemul în care urmează să fie integrate, stabilită pe baza S.T.I., a normelor naționale și a registrelor corespunzătoare;			
	(c) integrării în siguranță a acestor subsisteme, stabilită pe baza STI, a normelor naționale și a metodelor comune de siguranță (MCS) relevante prevăzute la articolul 6 din Directiva (UE) 2016/798;		c) integrării în siguranță a acestor subsisteme, stabilită pe baza S.T.I., a normelor naționale și a metodelor de siguranță comune corespunzătoare prevăzute la art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019;			
	(d) în cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică echipamente din Sistemul european de control al trenurilor (ETCS) și/sau Sistemul global de comunicații mobile – căi ferate (GSM-R), ale deciziei favorabile a agenției emisă în conformitate cu articolul 19 din prezenta directivă, iar în cazul unei modificări la proiectul de caiet de sarcini sau la descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere care au avut loc după decizia favorabilă, documente justificative ale conformității cu rezultatul procedurii menționate la articolul 30 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.		d) în cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică echipamente din Sistemul european de control al trenurilor - ETCS și/sau Sistemul global de comunicații mobile - căi ferate - GSM-R, ale deciziei favorabile a Agenției emise în conformitate cu art. 19 din Directiva (UE) 2016/797, iar în cazul unei modificări la proiectul de caiet de sarcini sau la descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere care au avut loc după decizia favorabilă, documente justificative ale conformității cu rezultatul procedurii prevăzute la art. 30 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.			Ramane trimiterea deoarece este sarcina COM.
(5)	În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, autoritatea națională de siguranță informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora.	(5)	În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora.			
	Autoritatea națională de siguranță verifică în ce măsură dosarul este complet, relevant și	(6)	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română verifică în ce măsură dosarul			

	<p>este complet, relevant și coerent, iar în cazul echipamentelor ERTMS terestre, conformitatea cu decizia favorabilă a Agenției emisă în conformitate cu art. 19 din Directiva (UE) 2016/797 și, după caz, conformitatea cu rezultatul procedurii prevăzute la art. 30 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796. În urma acestei verificări, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română eliberează autorizația pentru punere în funcțiune a instalațiilor fixe sau informează solicitantul asupra deciziei sale negative în termen de cel mult patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.</p>	
<p>(6) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, solicitantul trimite autorității naționale de siguranță un dosar care descrie proiectul. În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, autoritatea națională de siguranță informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Autoritatea națională de siguranță, în strânsă cooperare cu agenția în cazul proiectelor ERTMS terestre, examinează dosarul și decide dacă este necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune, pe baza următoarelor criterii:</p>	<p>(7) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, solicitantul trimite Autorității de Siguranță Feroviară Română un dosar care descrie proiectul. În termen de cel mult o lună de la primirea cererii solicitantului, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, în cooperare cu Agenția în cazul proiectelor ERTMS terestre, examinează dosarul și decide dacă este necesară o nouă autorizație pentru punere în funcțiune, pe baza următoarelor criterii:</p>	
<p>(a) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere;</p>	<p>a) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere;</p>	

	(b) acest lucru este impus de STI relevante;		b) acest lucru este impus de S.T.I. relevante	
	(c) acest lucru este impus de planurile naționale de punere în aplicare stabilite de statele membre; sau		c) acest lucru este impus de planul național de punere în aplicare stabilit;	
	(d) se fac modificări ale valorilor parametrilor pe baza cărora a fost deja acordată autorizația.		d) se fac modificări ale valorilor parametrilor pe baza cărora a fost deja acordată autorizația.	
	Autoritatea națională de siguranță își adoptă decizia într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.	(8)	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își adoptă decizia în termen de cel mult patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.	
(7)	Decizia de refuz al unei autorizații de punere în funcțiune a instalațiilor fixe este justificată în mod corespunzător de către autoritatea națională de siguranță. În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate depune o cerere prin care solicită autorității naționale de siguranță să își revizuiască decizia. Cererea este însoțită de o justificare. Autoritatea națională de siguranță are la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a își confirma sau revoca decizia. În cazul în care decizia negativă a unei autorități naționale de siguranță este confirmată, solicitantul poate face contestație în fața organismului de recurs desemnat de statul membru competent în temeiul articolului 18 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/798.	(9)	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română justifică în mod corespunzător decizia de refuz al unei autorizații pentru punere în funcțiune a instalațiilor fixe. În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate depune o cerere prin care solicită Autorității de Siguranță Feroviară Române să își revizuiască decizia. Cererea este însoțită de o justificare. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă sau revocă decizia în termen de două luni de la data primirii cererii de revizuire. În cazul în care a Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă decizia negativă, solicitantul o poate contesta potrivit regulamentărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ.	
19	<b>Punerea în aplicare armonizată a ERTMS în Uniune</b>	18	<b>Punerea în aplicare armonizată a Sistemului European de Gestionare a Traficului Feroviar - ERTMS în Spațiul Economic European</b>	
(1)	În cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică ETCS și/sau	(1)	În cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică ETCS	



	GSM-R, agenția asigură punerea în aplicare armonizată a ERTMS în Uniune.		și/sau GSM-R, punerea în aplicare armonizată a ERTMS în Spațiul Economic European este asigurată de Agenție în conformitate cu art. 19 din Directiva (UE) 2016/797.		
(2)	În vederea asigurării punerii în aplicare armonizate a ERTMS și a interoperabilității la nivelul Uniunii, înainte de orice cerere de oferte referitoare la echipamentele ERTMS terestre, agenția verifică faptul că soluțiile tehnice avute în vedere sunt în deplină conformitate cu STI relevante și sunt, prin urmare, pe deplin interoperabile.	(2)	În vederea asigurării punerii în aplicare armonizate a ERTMS și a interoperabilității la nivelul Spațiului Economic European, înainte de orice cerere de oferte referitoare la echipamentele ERTMS terestre, soluțiile tehnice avute în vedere sunt verificate de către Agenție pentru deplină conformitate cu S.T.I. relevante și deplină interoperabilitate.		
(3)	Solicitantul depune o cerere de aprobare din partea agenției. Cererea privind anumite proiecte ERTMS individuale sau o combinație de proiecte ERTMS, o linie, un grup de linii sau o rețea, este însoțită de un dosar care cuprinde:	(3)	Solicitantul depune o cerere de aprobare din partea Agenției. Cererea privind anumite proiecte ERTMS individuale sau o combinație de proiecte ERTMS, o linie de cale ferată, un grup de linii de cale ferată sau o rețea, este însoțită de un dosar care cuprinde:		
	(a) proiectul de caiet de sarcini sau descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere;		a) proiectul de caiet de sarcini sau descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere;		
	(b) documente justificative privind condițiile necesare pentru compatibilitatea tehnică și operațională a sistemului cu vehiculele prevăzute să funcționeze pe rețeaua relevantă;		b) documente justificative privind condițiile necesare pentru compatibilitatea tehnică și operațională a sistemului cu vehiculele prevăzute să fie utilizate pe rețeaua relevantă;		
	(c) documente justificative privind conformitatea soluțiilor tehnice avute în vedere cu STI relevante;		c) documente justificative privind conformitatea soluțiilor tehnice avute în vedere cu S.T.I. relevante;		
	(d) orice alte documente relevante, precum avizele autorității naționale de siguranță,		d) orice alte documente relevante, precum avizele Autorității de Siguranță Feroviară Română și/sau ale celorlalte		

	declarațiile de verificare sau certificatele de conformitate.		autorități naționale de siguranță din statele membre, declarațiile de verificare sau certificatele de conformitate.		
	Cererea respectivă și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeiului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.	(4)	Cererea respectivă și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora, precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeiului unic prevăzut la art. 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.		
	Autoritățile naționale de siguranță pot emite un aviz cu privire la cererea de aprobare, fie solicitantului înainte de data de depunere a cererii, fie agenției după depunerea cererii.	(5)	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate emite un aviz cu privire la cererea de aprobare, fie solicitantului înainte de data de depunere a cererii, fie Agenției după depunerea cererii.		
(4)	În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, agenția informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora.	(6)	În termen de o lună de la primirea cererii de către Agenție, solicitantul este informat de către aceasta că dosarul este complet sau i se solicită informații suplimentare relevante, într-un termen rezonabil stabilit de Agenție		
	Agencia emite o decizie favorabilă sau informează solicitantul asupra deficiențelor posibile într-un termen prestabilit rezonabil și, în orice caz, în termen de două luni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Agenția își întemeiază avizul pe dosarul solicitantului și pe eventualele avize din partea autorităților naționale de siguranță.	(7)	Solicitantului i se emite o decizie favorabilă de către Agenție sau este informat de către aceasta asupra deficiențelor posibile într-un termen prestabilit rezonabil și, în orice caz, în termen de două luni de la primirea de către Agenție a tuturor informațiilor relevante.		
	În cazul în care este de acord cu deficiențele identificate de agenție, solicitantul rectifică concepția proiectului și depune la agenție o nouă cerere de aprobare.	(8)	În cazul în care este de acord cu deficiențele identificate de Agenție, solicitantul rectifică concepția proiectului și depune la Agenție o nouă cerere de aprobare.		

	În cazul în care solicitantul nu este de acord cu deficiențele identificate de agenție, se aplică procedura prevăzută la alineatul (5).	(9)	În cazul în care solicitantul nu este de acord cu deficiențele identificate de Agenție, se aplică procedura prevăzută la alin. (11).		
	În cazul menționat la articolul 7 alineatul (1) litera (a), solicitantul nu solicită o nouă evaluare.	(10)	În cazul prevăzut la art. 6, alin. (1), lit. a), solicitantul nu solicită o nouă evaluare.		
(5)	În cazul în care decizia agenției nu este favorabilă, aceasta trebuie să fie justificată în mod adecvat de către agenție. Solicitantul poate depune, în termen de o lună de la primirea unei astfel de decizii, o cerere motivată de revizuire a deciziei de către agenție. Agenția își confirmă sau modifică decizia în termen de două luni de la data primirii cererii. În cazul în care agenția își confirmă decizia inițială, solicitantul are dreptul să o conteste în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor înscruite în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.	(11)	Solicitantul poate depune, în termen de o lună de la primirea unei decizii nefavorabile a Agenției, o cerere motivată de revizuire a deciziei. În conformitate cu art. 19 alin. (5) din Directiva (UE) 2016/797, Agenția își confirmă sau modifică decizia în termen de două luni de la data primirii cererii. În cazul în care Agenția își confirmă decizia inițială, solicitantul are dreptul să o conteste în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor înscruite în temeiul art. 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.		
(6)	În cazul unei modificări a proiectului de caiet de sarcini sau a descrierii soluției tehnice avute în vedere care are loc după decizia afirmativă, solicitantul informează agenția și autoritățile naționale de siguranță prin intermediul ghișei unice menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796, fără întârzieri nejustificate. În acest caz, se aplică articolul 30 alineatul (2) din respectivul regulament.	(12)	În cazul unei modificări a proiectului de caiet de sarcini sau a descrierii soluției tehnice avute în vedere care are loc după decizia afirmativă, solicitantul informează Agenția și Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română/autoritățile naționale de siguranță din celelalte state membre prin intermediul ghișei unice prevăzută la art. 12 din Regulamentul (UE) 2016/796, fără întârzieri nejustificate, caz în care se aplică prevederile art. 30 alin. (2) din acest regulament.		
20	<b>Introducerea pe piață a subsistemelor mobile</b>	19	<b>Introducerea pe piață a subsistemelor mobile</b>		

(1)	Subsistemele mobile se introduc pe piață de către solicitant numai dacă sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale.	(1)	Subsistemele mobile se introduc pe piață de către solicitant numai dacă sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale.
(2)	În special, solicitantul se asigură că a fost furnizată declarația de verificare relevantă.	(2)	În special, solicitantul se asigură că a fost furnizată declarația de verificare relevantă.
21	<b>Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul</b>	20	<b>Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul</b>
(1)	Solicitantul introduce vehiculul pe piață numai după ce a primit autorizația de introducere pe piață a vehiculului eliberată de către agenție în conformitate cu alineatele (5)-(7) sau de către autoritatea națională de siguranță în conformitate cu alineatul (8).	(1)	Solicitantul introduce vehiculul pe piața din România numai după ce a primit autorizația de introducere pe piață a vehiculului eliberată de către Agenție în conformitate cu art. 21 alin. (5) și (6) din Directiva (UE) 2016/797 și, respectiv alin. (12) sau de către Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română în conformitate cu alin. (16)
(2)		(2)	Solicitantul adresează Agenției cererea pentru eliberarea autorizației de introducere pe piață atunci când zona de utilizare are în vedere teritoriul unui stat membru, care poate fi sau nu teritoriul României, sau al mai multor state membre, care poate include sau nu teritoriul României.
		(3)	Fără a aduce atingere alin. (2), solicitantul poate adresa Autorității de Siguranță Ferroviară Române cererea pentru eliberarea autorizației de introducere pe piață atunci când zona de utilizare este limitată la teritoriul României.
(2)	În cererea sa de autorizație pentru introducerea pe piață a vehiculului, solicitantul specifică	(4)	În cererea sa de autorizare de introducere pe piață a vehiculului, solicitantul

	<p>zona de utilizare a vehiculului. Cererea include dovezi care arată că a fost verificată compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua din zona de utilizare.</p>		<p>specifică zona de utilizare a vehiculului. Cererea include dovezi care arată că a fost verificată compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua din zona de utilizare a acestuia.</p>		
(3)	<p>Cererea de autorizare de introducere pe piață a vehiculului trebuie să fie însoțită de un dosar privind vehiculul sau tipul de vehicul și care include documente justificative cu privire la:</p> <p>(a) introducerea pe piață a subsistemelor mobile din care este compus vehiculul în conformitate cu articolul 20, pe baza declarației de verificare „CE”;</p> <p>(b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor menționate la litera (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI relevante și, după caz, a normelor naționale;</p> <p>(c) integrarea în siguranță a subsistemelor menționate la litera (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI relevante și, după caz, a normelor naționale, precum și a MCS prevăzute la articolul 6 din Directiva (UE) 2016/798;</p> <p>(d) compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua din zona de utilizare menționată la alineatul (2), stabilită pe baza STI relevante și, după caz, a normelor naționale, a registrelor de infrastructură, precum și a MCS privind evaluarea riscurilor prevăzute la articolul 6 din Directiva (UE) 2016/798.</p>	(5)	<p>Cererea de autorizare de introducere pe piață a vehiculului trebuie să fie însoțită de un dosar privind vehiculul sau tipul de vehicul, inclusiv documente justificative cu privire la:</p> <p>a) introducerea pe piață a subsistemelor mobile din care este compus vehiculul în conformitate cu art. 19, pe baza declarației de verificare „CE”;</p> <p>b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor prevăzute la lit. a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza S.T.I. relevante și, după caz, a normelor naționale</p> <p>c) integrarea în siguranță a subsistemelor prevăzute la lit. a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza S.T.I. relevante și, după caz, a normelor naționale, precum și a metodelor de siguranță comune prevăzute la art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019;</p> <p>d) compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua din zona de utilizare a acestuia, stabilită pe baza S.T.I. relevante și, după caz, a normelor naționale, a registrelor de infrastructură, precum și a metodelor de siguranță comune privind evaluarea riscurilor prevăzute la art. 6 din</p>		

		Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019.		
	<p>Cererea respectivă și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.</p>	<p>(6)</p> <p>Cererea respectivă și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora, precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeului unic prevăzut la art. 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.</p>		
	<p>Ori de câte ori sunt necesare teste pentru obținerea unor dovezi documentare cu privire la compatibilitatea tehnică menționată la primul paragraf literele (b) și (d), autoritățile naționale de siguranță pot emite autorizații temporare pe baza cărora solicitantul să utilizeze vehiculul pentru verificări tehnice în rețea. Administratorul de infrastructură, în consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de trei luni de la data primirii cererii solicitantului. Dacă este cazul, autoritatea națională de siguranță ia măsuri pentru a asigura efectuarea testelor.</p>	<p>(7)</p> <p>Ori de câte ori sunt necesare teste pentru obținerea unor dovezi documentare cu privire la compatibilitatea tehnică prevăzută la alin. (5), lit. b) și d), Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate emite o autorizație temporară pe baza căreia solicitantul să utilizeze vehiculul pentru verificări tehnice în rețea. Administratorul de infrastructură, în consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de trei luni de la data primirii cererii solicitantului. Dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia măsuri pentru a asigura efectuarea testelor.</p>		
(4)	<p>Agenția sau, în cazul alineatului (8), autoritatea națională de siguranță, emite autorizații pentru introducerea pe piață a vehiculelor sau informează solicitantul asupra deciziei sale negative într-un termen prestabilit rezonabil și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante din partea solicitantului. Agenția sau, în cazurile menționate la alineatul (8), autoritatea</p>	<p>(8)</p> <p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, emite autorizații de introducerea pe piață a vehiculelor sau informează solicitantul asupra deciziei sale negative în termen de cel mult patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante din partea solicitantului. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română aplică modalitățile practice</p>		

	<p>națională de siguranță aplică modalitățile practice privind procedura de autorizare, care urmează să fie înscrise într-un act de punere în aplicare, astfel cum se menționează la alineatul (9). Aceste autorizații permit vehiculelor să fie introduse pe piața Ununii.</p>		<p>privind procedura de autorizare instituite de Comisia Europeană prin acte de punere în aplicare. Aceste autorizații permit vehiculelor să fie introduse pe piața Spațiului Economic European.</p>		
(5)	<p>Agencia emite autorizații pentru introducerea pe piață a vehiculelor în cazul vehiculelor care au o zonă de utilizare într-unul sau mai multe state membre. Pentru a emite astfel de autorizații, agenția:</p> <p>(a) evaluează elementele dosarului specificate la alineatul (3) prin paragraf literele (b), (c) și (d) pentru a verifica în ce măsură dosarul este complet, relevant și coerent în raport cu STI relevante; și</p> <p>(b) transmite dosarul solicitantului către autoritățile naționale de siguranță vizate de zona de utilizare preconizată pentru a îl evalua, verificând dacă acesta este complet, relevant și coerent în conformitate cu alineatul (3) primul paragraf litera (d) și cu elementele specificate la alineatul (3) primul paragraf literele (a), (b) și (c) în raport cu normele naționale relevante.</p>				<p>Nu se transpune. Atribuții ale Agenției.</p>
		(9)	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română evaluează dosarele solicitanților transmise de Agenție în temeiul art. 21 alin. (5) lit. b) din Directiva (UE) 2016/797 și care preconizează ca zonă de utilizare teritoriul României/inclusiv teritoriul României.</p>		<p>Trimiterea nu poate fi eliminată, deoarece este sarcina ERA.</p>
		(10)	<p>Evaluarea are în vedere dacă dosarul este complet, relevant și coerent în conformitate cu alin. (5) lit.-d) și cu elementele specificate la alin. (5) lit.-a) – c) în raport cu normele naționale relevante.</p>		
	<p>În cadrul evaluărilor în temeiul literelor (a) și (b) și în cazul unor dubii justificate, agenția sau autoritățile naționale de siguranță pot solicita efectuarea acestor teste în rețea. Pentru a facilita aceste teste, autoritățile naționale de siguranță implicate pot emite autorizații</p>	(11)	<p>În cadrul evaluărilor menționate la alin. (9) și (10) și în cazul unor dubii justificate, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate solicita efectuarea de teste în rețea. Pentru a facilita aceste teste, Autoritatea de</p>		

<p>temporare solicitantului în vederea utilizării vehiculului pentru teste în rețea. Administratorul de infrastructură depune toate eforturile pentru a asigura efectuarea oricărui test de acest tip în termen de trei luni de la cererea din partea agenției sau a autorității naționale de siguranță.</p>	<p>Siguranță Feroviară Română poate emite o autorizație temporară solicitantului în vederea utilizării vehiculului pentru teste în rețea. Administratorul de infrastructură depune toate eforturile pentru a asigura efectuarea oricărui test de acest tip în termen de trei luni de la cererea Agenției sau a Autorității de Siguranță Feroviară Române.</p>		
<p>(6) În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, agenția informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Pentru a evalua măsura în care dosarul este complet, relevant și coerent, agenția poate evalua totodată și elementele specificate la alineatul (3) litera (d).</p>			<p>Nu se transpune. Atribuții ale Agenției.</p>
<p>Agenția ține seama pe deplin de evaluările realizate în temeiul alineatului (5) înainte de a lua o decizie privind emiterea autorizației pentru introducerea pe piață a vehiculului. Agenția emite autorizația de introducere pe piață sau informează solicitantul asupra deciziei sale negative într-un termen prestabilit rezonabil și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.</p>			
<p>În eventualitatea neaplicării uneia sau mai multor STI sau a unor părți ale acestora astfel cum se menționează la articolul 7, agenția emite autorizația pentru vehicul numai după aplicarea procedurii prevăzute la articolul respectiv.</p>			
<p>Agenția își asumă responsabilitatea deplină pentru autorizațiile pe care le emite.</p>			



<p>(7) În cazul în care agenția nu este de acord cu o evaluare negativă desfășurată de una sau mai multe autorități naționale în temeiul alineatului (5) litera (b), aceasta informează autoritatea sau autoritățile în cauză, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și autoritatea sau autoritățile de siguranță națională cooperează în vederea convenirii asupra unei evaluări reciproc acceptabile. După caz, astfel cum a fost decis de agenție și de autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță, acest proces îl implică și pe solicitant. Dacă nu se convine o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cu privire la dezacordul său, agenția își adoptă decizia finală, cu excepția cazului în care autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță au transmis chestiunea în vederea arbitrajului către comisia pentru soluționarea contestațiilor instituită în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796. Comisia pentru soluționarea contestațiilor decide asupra confirmării proiectului de decizie a agenției în termen de o lună de la depunerea cererii din partea autorității sau autorităților naționale de siguranță.</p>	<p>(12)</p>	<p>În cazul în care Agenția nu este de acord cu o evaluare negativă desfășurată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în temeiul alin. (9) și (10) și aceasta informează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prezentând motivele dezacordului său. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu Agenția în vederea convenirii asupra unei evaluări reciproc acceptabile. Dacă este cazul, conform deciziei Agenției și Autorității de Siguranță Feroviară Română, acest proces îl implică și pe solicitant. Dacă nu s-a putut conveni o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care Agenția a informat Autoritatea de Siguranță Feroviară Română de dezacordul său, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate transmite chestiunea în vederea arbitrajului către comisia pentru soluționarea contestațiilor instituită în temeiul art. 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.</p>		
<p>În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu agenția, aceasta din urmă poate adopta imediat o decizie.</p>	<p>(13)</p>	<p>În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu Agenția, autorizația de introducere pe piață acoperă o zonă de utilizare în conformitate cu decizia Agenției.</p>		
<p>În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu evaluarea negativă a autorității naționale de siguranță, agenția emite o autorizație cu o zonă de</p>	<p>(14)</p>	<p>În cazul în care Comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu evaluarea negativă a Autorității de Siguranță Feroviară Română, autorizația</p>		

<p>utilizare care exclude porțiunile din rețea care au primit o evaluare negativă</p>		<p>de introducere pe piață acoperă o zonă de utilizare care exclude porțiunile din rețea care au primit o evaluare negativă.</p>		
<p>În cazul în care agenția nu este de acord cu o evaluare pozitivă efectuată de una sau mai multe autorități naționale în temeiul alineatului (5) litera (b), aceasta informează autoritatea sau autoritățile în cauză, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și autoritatea sau autoritățile de siguranță națională cooperează în vederea convenirii unei evaluări reciproc acceptabile. După caz, astfel cum a fost decis de agenție și de autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță, acest proces îl implică și pe solicitant. Dacă nu s-a putut conveni o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță asupra dezacordului său, agenția își adoptă decizia finală.</p>	(15)	<p>În cazul în care Agenția nu este de acord cu o evaluare pozitivă efectuată de Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română în temeiul alin. (9) și (10), Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română analizează motivele dezacordului Agenției și cooperează cu aceasta în vederea convenirii unei evaluări reciproc acceptabile. Dacă este cazul, conform deciziei Agenției și Autorității de Siguranță Ferroviară Română, acest proces îl implică și pe solicitant. Dacă nu s-a putut conveni o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care Agenția a informat Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română de dezacordul său, autorizația de introducere pe piață acoperă o zonă de utilizare în conformitate cu decizia Agenției.</p>		
<p>(8) În cazul în care zona de utilizare este limitată la una sau mai multe rețele dintr-un singur stat membru, autoritatea sau autoritățile naționale din statul membru respectiv pot, asumându-și responsabilitatea și dacă acest lucru este cerut de solicitant, să emită autorizația de introducere pe piață a vehiculului. Pentru a emite astfel de autorizații, autoritatea națională de siguranță evaluează dosarul în funcție de elementele stabilite la alineatul (3) și conform procedurilor care urmează să fie instituite în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (9). În termen de o lună de la primirea cererii</p>	(16)	<p>În cazul în care zona de utilizare este limitată la una sau mai multe rețele din România, Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română poate, asumându-și responsabilitatea și dacă acest lucru este cerut de solicitant potrivit alin. (1), să elibereze autorizația de introducere pe piață a vehiculului. Pentru a elibera astfel de autorizații, Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română evaluează dosarul în funcție de elementele stabilite la alin. (5) – (7) și conform procedurilor instituite de către Comisia Europeană în acte de</p>		

<p>solicitantului, autoritatea națională de siguranță informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante. Autorizația este valabilă și fără extinderea zonei de utilizare pentru vehiculele care călătoresc în stațiile din statele membre învecinate cu caracteristici similare ale rețelelor, atunci când respectivele stații sunt aproape de frontieră, în urma consultării autorităților de siguranță națională competente. Consultarea poate avea loc pentru fiecare caz în parte sau poate fi stabilită în contextul unui acord transfrontalier între autoritățile naționale de siguranță.</p>		<p>punere în aplicare. În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante. În conformitate cu prevederile prezentului alineat, autorizația eliberată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este valabilă și fără extinderea zonei de utilizare pentru vehiculele care circulă la stațiile de cale ferată din statele membre învecinate României, cu caracteristici similare ale rețelelor, atunci când respectivele stații sunt aproape de frontiera cu România, în urma consultării autorităților naționale de siguranță din aceste state.</p>		
	(17)	<p>Autorizația eliberată de autoritatea națională de siguranță a unui stat membru învecinat României, cu caracteristici similare ale rețelelor, este valabilă pe teritoriul României și fără extinderea zonei de utilizare pentru vehiculele care călătoresc la stațiile din România, atunci când stațiile respective sunt aproape de frontiera cu statul membru în cauză, în urma consultării Autorității de Siguranță Feroviară Române de către autoritatea de siguranță națională în cauză.</p>		
	(18)	<p>Consultările menționate pot avea loc pentru fiecare caz în parte sau pot fi stabilite în contextul unor acorduri transfrontaliere între Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și</p>		

	În cazul în care zona de utilizare este limitată la teritoriul unui singur stat membru și în cazul neaplicării unor STI sau părți ale acestora menționate la articolul 7, autoritatea națională de siguranță emite autorizația pentru vehicul numai după aplicarea procedurii prevăzute la articolul respectiv.	(19)	În cazul în care zona de utilizare este limitată la teritoriul României și în cazul neaplicării uneia/mai multor S.T.I. sau a unor părți ale acesteia/acestora prevăzute la art. 6, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română eliberează autorizația pentru vehicul numai după aplicarea procedurii prevăzute la articolul respectiv		
	Autoritatea națională de siguranță își asumă responsabilitatea deplină pentru autorizațiile emise.	(20)	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își asumă responsabilitatea deplină pentru autorizațiile pe care le eliberează.		
(9)	Până la 16 iunie 2018, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modalități practice care specifică următoarele:  (a) modul în care sunt îndeplinite de către solicitant cerințele prevăzute în prezentul articol privind autorizația de introducere pe piață a vehicului și privind autorizația de tip a vehicului, precum și lista documentelor necesare;  (b) detaliile procesului de autorizare, precum etapele procedurale și intervalele de timp pentru fiecare etapă a procesului;  (c) modul în care cerințele prevăzute în prezentul articol sunt respectate de către agenție și de către autoritatea națională de siguranță în diferitele etape ale procesului de solicitare și de autorizare, inclusiv evaluarea dosarelor solicitanților.				Nu se transpune. Sarcina COM.
	Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3). Acestea țin seama de experiența dobândită				

	în cursul pregătirii acordurilor de cooperare menționate la alineatul (14) din prezentul articol.			
(10)	Autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor menționează:  (a) zona (zonele) de utilizare;  (b) valorile parametrilor stabiliți în STI și, după caz, în normele naționale, pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și zona de utilizare;	(21)	Autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor prevăd:  a) zona/zonele de utilizare a vehiculului  b) valorile parametrilor stabiliți în S.T.I. și, după caz, în normele naționale, pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și zona/zonele de utilizare a acestuia	
	(c) conformitatea vehiculului cu STI și seturile de norme naționale relevante, în ceea ce privește parametrii menționați la litera (b);		c) conformitatea vehiculului cu S.T.I. și seturile de norme naționale relevante, în ceea ce privește parametrii prevăzuți la lit. b)	
	(d) condițiile de utilizare a vehiculului și alte restricții.		d) condițiile de utilizare a vehiculului și alte restricții	
(11)	Orice decizie prin care se refuză autorizația de introducere pe piață a unui vehicul sau excluderea unei părți a rețelei în conformitate cu o evaluare negativă menționată la alineatul (7) se justifică în mod corespunzător. În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate cere agenției sau autorității naționale de siguranță, după caz, revizuirea deciziei. Agenția sau autoritatea națională de siguranță au la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a își confirma sau revoca decizia.	(22)	Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română justifică în mod corespunzător orice decizie prin care refuză autorizația de introducere pe piață a unui vehicul sau excluderea unei părți a rețelei în conformitate cu o evaluare negativă prevăzută la alin. (12) – (15). În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate solicita Agenției sau Autorității de Siguranță Ferroviară Române, după caz, revizuirea deciziei. Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română are la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a-și confirma sau revoca decizia	
	În cazul în care decizia negativă a agenției este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor	(23)	În cazul în care decizia negativă a Agenției este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața comisiei pentru	

	desemnate în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.		soluționarea contestațiilor instituită în temeiul art. 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.		
	În cazul în care decizia negativă a unei autorități naționale de siguranță este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața unei instanțe de recurs în conformitate cu dreptul intern. Statele membre pot desemna organismul de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE pentru aplicarea acestei căi de contestare. În acest caz se aplică articolul 18 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/798.	(24)	În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă decizia negativă, solicitantul o poate contesta potrivit reglementărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ.		
(12)	În cazul reînnoirii sau modernizării vehiculelor existente care dețin deja o autorizație de introducere pe piață a vehiculului, este necesară o nouă autorizație de introducere pe piață a vehiculului în cazul în care:	(25)	În cazul reînnoirii sau modernizării vehiculelor existente care dețin deja o autorizație de introducere pe piață a vehiculului, solicitantul cere Autorității de Siguranță Feroviară Române sau Agenției, după caz, o nouă autorizație de introducere pe piață a vehiculului atunci când:		
	(a) se aduc modificări valorilor parametrilor menționați la alineatul (10) litera (b) care se situează în afara gamei parametrilor acceptabili, conform definiției din STI;		a) se aduc modificări valorilor parametrilor prevăzuți la alin. (21) lit. b) care se situează în afara gamei parametrilor acceptabili, conform definiției din S.T.I.;		
	(b) nivelul general de siguranță a vehiculului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere; sau		b) nivelul general de siguranță al vehiculului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere;		
	(c) acest lucru este impus de STI relevante.		c) acest lucru este impus de S.T.I. relevante.		
(13)	În cazul în care dorește să extindă zona de utilizare a unui vehicul deja autorizat, solicitantul adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) referitoare la zona suplimentară de utilizare. Solicitantul	(26)	În cazul în care dorește să extindă zona de utilizare a unui vehicul deja autorizat, solicitantul adaugă la dosar documentele corespunzătoare prevăzute la alin. (5) – (7) cu privire la zona de utilizare		

<p>transmise dosarul agenției care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alineatele (4)-(7), emite o autorizație actualizată care acoperă zona de utilizare extinsă.</p>		<p>suplimentară. Solicitantul transmite dosarul Agenției în vederea eliberării unei autorizații actualizate care acoperă zona de utilizare extinsă.</p>		
<p>În cazul în care solicitantul a primit o autorizație pentru un vehicul în conformitate cu alineatul (8) și dorește să îi extindă zona de utilizare în interiorul statului membru respectiv, acesta adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) privind zona suplimentară de utilizare. Solicitantul transmite dosarul autorității naționale de siguranță care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alineatul (8) emite o autorizație actualizată care acoperă zona de utilizare extinsă.</p>	(27)	<p>În cazul în care solicitantul a primit o autorizație pentru un vehicul în conformitate cu alin. (16) – (20) și dorește să îi extindă zona de utilizare în România, acesta adaugă la dosar documentele corespunzătoare prevăzute la alin. (5) – (7) cu privire la zona de utilizare suplimentară. Solicitantul transmite dosarul Autorității de Siguranță Feroviară Române care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alin. (16) – (20), eliberează o autorizație actualizată ce acoperă zona de utilizare extinsă.</p>		
<p>(14) În sensul alineatelor (5) și (6) din prezentul articol, agenția încheie acorduri de cooperare cu autoritățile naționale de siguranță în conformitate cu articolul 76 din Regulamentul (UE) 2016/796. Acordurile respective pot fi sub forma unor acorduri specifice sau acorduri-cadru și pot implica una sau mai multe autorități naționale de siguranță. Acestea conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultate, a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării taxelor plătite de solicitant. Acestea pot include, de asemenea, acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită competențe specifice din motive geografice sau istorice, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste</p>	(28)	<p>În sensul art. 21 alin. (5) și (6) din Directiva (UE) 2016/797, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin Autoritatea Feroviară Română - AFER, încheie acorduri de cooperare cu Agenția în conformitate cu art. 76 din Regulamentul (UE) 2016/796. Acordurile respective pot fi sub forma unor acorduri specifice sau a unor acorduri-cadru și pot implica numai Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin Autoritatea Feroviară Română - AFER, sau mai multe autorități naționale de siguranță din statele membre. Acordurile de cooperare conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultatele preconizate,</p>		

		<p>a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării taxelor care trebuie plătite de solicitant. Acestea pot include, de asemenea, acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită expertize tehnice specifice din punct de vedere geografic sau istoric, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar, acordurile de cooperare specifice pot include posibilitatea delegării atribuțiilor către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin Autoritatea Feroviară Română - AFER, atunci când acest lucru este necesar pentru a se asigura alocarea eficientă și proporțională a resurselor pentru autorizare. Aceste acorduri trebuie să fie în vigoare înainte ca Agenția să îndeplinească atribuțiile de autorizare.</p>		<p>Nu se transpune. Nu este cazul României.</p>
<p>(15) În cazul acelor state membre ale căror rețele feroviare au un ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii și dispun de aceleași cerințe tehnice și operaționale cu țările terțe vecine, pe lângă acordurile de cooperare menționate la alineatul (14), toate autoritățile naționale de siguranță în cauză din respectivele state membre încheie cu agenția un acord multilateral cu scopul de a defini condițiile în care o autorizatie pentru un vehicul eliberată în unul dintre statele membre respective este valabilă și pentru celelalte state membre în cauză.</p>	<p>(29)</p>	<p>Prezentul articol nu se aplică vagoanelor de marfă sau vagoanelor de călători care sunt</p>		
<p>(16)</p>	<p>(29)</p>	<p>Prezentul articol nu se aplică vagoanelor de marfă sau vagoanelor de călători care sunt</p>		



<p>utilizate în comun cu țările terțe, al căror ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii și care sunt autorizate conform unei alte proceduri de autorizare a vehiculelor. Normele care reglementează procedura de autorizare a acestor vehicule sunt publicate și notificate Comisiei. Conformitatea acestor vehicule cu cerințele esențiale ale prezentei directive este asigurată de întreprinderea feroviară în cauză, în contextul sistemului său de management al siguranței. Comisia, pe baza raportului agenției, poate emite un aviz privind conformitatea normelor respective cu obiectivele prezentei directive. Dacă normele respective nu sunt conforme cu prezenta directivă, statele membre în cauză și Comisia pot coopera pentru a stabili măsurile adecvate care trebuie luate, implicând, dacă este necesar, organismele internaționale relevante.</p>	<p>sunt utilizate în comun cu țările terțe din vecinătatea României, al căror ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare din România și care sunt autorizate conform unei alte proceduri de autorizare a vehiculelor. Normele care reglementează procedura de autorizare a acestor vehicule sunt publicate și notificate Comisiei Europene de către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor. Conformitatea acestor vehicule cu cerințele esențiale ale prezentei hotărâri este asigurată de operatorul de transport feroviar în cauză, în contextul sistemului său de management al siguranței. Dacă normele respective nu sunt conforme cu prezenta hotărâre, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și Comisia Europeană pot coopera pentru a stabili măsurile corespunzătoare care trebuie luate, implicând, dacă este necesar, organismele internaționale relevante.</p>	<p>(17)</p> <p>Un stat membru poate decide să nu aplice prezentul articol în cazul locomotivelor sau al trenurilor autopropulsate care sosesc din țări terțe și care sunt destinate să circule până la o stație situată în apropierea frontierei de pe teritoriul statului membru respectiv și desemnată pentru operațiunile transfrontaliere. Conformitatea acestor vehicule cu cerințele esențiale ale prezentei directive este asigurată de întreprinderea feroviară în cauză, în contextul sistemului său de management al siguranței și, dacă este cazul, în conformitate cu</p>	<p>(30)</p> <p>Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate decide să nu aplice prezentul articol în cazul locomotivelor sau al trenurilor autopropulsate care sosesc din țări terțe vecine României și care sunt destinate să circule până la o stație de cale ferată situată în apropierea frontierei de pe teritoriul României și desemnată pentru operațiuni transfrontaliere. Conformitatea acestor vehicule cu cerințele esențiale ale prezentei hotărâri</p>		
---	--	---	--	--	--

	articolul 10 alineatul (9) din Directiva (UE) 2016/798.		este asigurată de operatorul de transport feroviar în cauză, în contextul sistemului său de management al siguranței și, dacă este cazul, în conformitate cu art. 10 alin. (28) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019.		
22	<b>Înmatricularea vehiculelor autorizate în vederea introducerii pe piață</b>	21	<b>Înregistrarea vehiculelor autorizate în vederea introducerii pe piață</b>		
(1)	Înainte de utilizarea pentru prima dată a unui vehicul și după ce autorizația de introducere pe piață în conformitate cu articolul 21 a fost acordată, vehiculul este înmatriculat într-un registru al vehiculelor, astfel cum se menționează la articolul 47, la cererea deținătorului.	(1)	Înainte de utilizarea pentru prima dată a unui vehicul și după ce autorizația de introducere pe piață a fost acordată de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu art. 20 din prezenta hotărâre, sau de către Agenție în conformitate cu art. 21 din Directiva (UE) 2016/797, deținătorul solicită înregistrarea vehiculului într-un registru al vehiculelor, astfel cum este prevăzut la art. 45 din prezenta hotărâre.		Trințerea nu poate fi eliminată, deoarece este sarcina ERA.
(2)	În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul este limitată la teritoriul unui stat membru, vehiculul este înmatriculat în statul membru respectiv.	(2)	În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul este limitată la teritoriul României, vehiculul este înregistrat în Registrul național al vehiculelor.		
(3)	În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul acoperă teritoriul mai multor state membre, vehiculul respectiv este înmatriculat în unul dintre statele membre vizate.	(3)	În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul nu este limitată la teritoriul României, acoperind și teritoriul altor state membre, deținătorul poate solicita înregistrarea vehiculului în Registrul național al vehiculelor sau în registrul altui stat membru acoperit de zona de utilizare.		
23	<b>Verificări anterioare utilizării vehiculelor autorizate</b>	22	<b>Verificări anterioare utilizării vehiculelor autorizate</b>		
(1)	Înainte de a utiliza un vehicul în zona de utilizare specificată în autorizația de	(1)	Înainte de a utiliza un vehicul în zona de utilizare specificată în autorizația de		

	introducere pe piață, întreprinderea feroviară verifică:		introducere pe piață, operatorul de transport feroviar verifică:				
	(a) dacă vehiculul a fost autorizat pentru introducerea pe piață în conformitate cu articolul 21 și dacă este înmatriculat corespunzător;		a) dacă vehiculul a fost autorizat pentru introducerea pe piață în conformitate cu art. 20 din prezenta hotărâre sau cu art. 21 din Directiva (UE) 2016/797 și dacă este înregistrat corespunzător;				Trimiterea nu poate fi eliminată, deoarece este sarcina ERA.
	(b) dacă vehiculul este compatibil cu ruta pe baza registrului de infrastructură, a STI relevante sau a oricărei informații relevante care urmează să fie furnizată de administratorul de infrastructură gratuit și într-un termen rezonabil, în cazul în care un astfel de registru nu există sau este incomplet; și		b) dacă vehiculul este compatibil cu ruta pe baza registrului de infrastructură, a S.T.I. relevante sau a oricărei informații relevante care urmează să fie furnizată de administratorul de infrastructură gratuit și într-un termen rezonabil, în cazul în care un astfel de registru nu există sau este incomplet;				
	(c) dacă vehiculul este integrat în mod corespunzător în compunerea trenului în care este destinat să funcționeze, luându-se în considerare sistemul de management al siguranței menționat la articolul 9 din Directiva (UE) 2016/798 și STI privind exploatarea și managementul traficului.		c) dacă vehiculul este integrat în mod corespunzător în compunerea trenului în care este destinat să fie utilizat, luându-se în considerare sistemul de management al siguranței prevăzut la art. 9 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 și S.T.I. privind exploatarea și gestionarea traficului.				
(2)	În sensul alineatului (1), întreprinderea feroviară poate efectua teste în colaborare cu administratorul de infrastructură.	(2)	În sensul alin. (1), operatorul de transport feroviar poate efectua teste în colaborare cu administratorul de infrastructură.				
	Administratorul de infrastructură, în consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de trei luni de la data primirii cererii solicitantului.	(3)	Administratorul de infrastructură, în consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de trei luni de la data primirii cererii solicitantului.				
<b>24</b>	<b>Autorizația de tip a vehiculelor</b>	<b>23</b>	<b>Autorizația de tip a vehiculelor</b>				
(1)	Agenția sau o autoritate națională de siguranță, după caz, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 21, poate să acorde	(1)	Agenția sau Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, după caz, în conformitate cu procedura prevăzută la				Trimiterea nu poate fi eliminată,

		<p>art. 21 din Directiva (UE) 2016/797, respectiv art. 20 din prezenta hotărâre, poate să acorde autorizații de tip ale vehiculelor. Cererea de autorizare de tip a vehiculelor și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora, precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișei unice menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.</p>	<p>deoarece este sarcina ERA.</p>
<p>(2) În cazul în care agenția sau o autoritate națională de siguranță emite o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul, aceasta emite simultan, la cererea solicitantului, autorizația de tip a vehiculului, care se referă la aceeași zonă de utilizare a vehiculului.</p>	<p>(2)</p>	<p>În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română eliberează o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul, aceasta eliberează simultan, la cererea solicitantului, autorizația de tip a vehiculului, care se referă la aceeași zonă de utilizare a vehiculului.</p>	
<p>(3) În cazul unor modificări aduse oricărei dispoziții relevante din STI sau din normele naționale pe baza cărora s-a eliberat o autorizație de tip pentru un vehicul, STI sau norma națională stabilește dacă autorizația de tip a vehiculului deja acordată respectiv rămâne valabilă sau trebuie reînnoită. Dacă autorizația respectivă trebuie reînnoită, verificările efectuate de agenție sau de autoritatea națională de siguranță nu pot viza decât normele modificate.</p>	<p>(3)</p>	<p>În cazul unor modificări aduse oricărei dispoziții relevante din S.T.I. sau din normele naționale pe baza cărora s-a eliberat o autorizație de tip pentru un vehicul, S.T.I. sau norma națională stabilește dacă autorizația de tip a vehiculului respectiv deja acordată rămâne valabilă sau trebuie reînnoită. Dacă autorizația respectivă trebuie reînnoită, verificările efectuate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română nu pot viza decât normele modificate.</p>	
<p>(4) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modelul declarației de conformitate cu tipul. Respectiv celelalte acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu</p>	<p>(4)</p>	<p>Modelul declarației de conformitate cu tipul eliberat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este stabilit de către</p>	

	procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).		Comisia Europeană prin intermediul unor acte de punere în aplicare.	
(5)	Declarația de conformitate cu tipul se întocmește în conformitate cu:	(5)	Declarația de conformitate cu tipul se întocmește în conformitate cu	
	(a) procedurile de verificare ale STI relevante; sau		a) procedurile de verificare ale S.T.I. relevante;	
	(b) în cazul în care nu se aplică STI, procedurile de evaluare a conformității definite în modulele B+D, B+F și H1 din Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului.		b) în cazul în care nu se aplică S.T.I., procedurile de evaluare a conformității definite în modulele B+D, B+F și H1 din Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor și de abrogare a Deciziei 93/465/CBE a Consiliului.	
(6)	Dacă este cazul, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care stabilesc module ad hoc pentru evaluarea conformității. Respectiv cele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).			Nu se transpune. Sarcina COM.
(7)	Autorizațiile de tip ale vehiculelor se înregistrează în Registrul european al tipurilor autorizate de vehicule în conformitate cu articolul 48.	(6)	Autorizațiile de tip ale vehiculelor se înregistrează în Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate în conformitate cu art. 46.	
25	<b>Conformitatea vehiculelor cu un tip de vehicul autorizat</b>	24	<b>Conformitatea vehiculelor cu un tip de vehicul autorizat</b>	
(1)	Un vehicul sau o serie de vehicule care sunt în conformitate cu un tip de vehicul autorizat primesc, fără verificări suplimentare, o autorizație pentru vehicul în conformitate cu articolul 21 pe baza unei declarații de conformitate cu tipul de vehicul respectiv, depusă de solicitant.	(1)	Un vehicul sau o serie de vehicule care sunt în conformitate cu un tip de vehicul autorizat primesc, fără verificări suplimentare, o autorizație pentru vehicul în conformitate cu art. 21 din Directiva (UE) 2016/797 sau cu art. 20 din prezenta hotărâre pe baza unei declarații de conformitate cu tipul de vehicul respectiv, depusă de solicitant.	Trimiterea nu poate fi eliminată, deoarece este sarcina ERA.

(2)	Reînnoirea autorizației unui tip de vehicul menționată la articolul 24 alineatul (3) nu afectează autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor deja emise pe baza autorizației anterioare de introducere a celui tip de vehicul pe piață.	(2)	Reînnoirea autorizației unui tip de vehicul prevăzută la art. 23 alin. (3) nu afectează autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor deja emise pe baza autorizației anterioare de introducere a celui tip de vehicul pe piață.		
26	<b>Neconformitatea vehiculelor sau a tipurilor de vehicule cu cerințele esențiale</b>	25	<b>Neconformitatea vehiculelor sau a tipurilor de vehicule cu cerințele esențiale</b>		
(1)	În cazul în care o întreprindere feroviară constată, în timpul exploatarei, că un vehicul pe care îl utilizează nu respectă una dintre cerințele esențiale aplicabile, aceasta ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul în stare de conformitate. În plus, aceasta poate informa agenția și orice autorități naționale de siguranță vizate cu privire la măsurile luate. Dacă întreprinderea feroviară deține dovezi conform cărora situația de neconformitate există deja la momentul emiterii autorizației de introducere pe piață, aceasta informează agenția și orice alte autorități naționale de siguranță vizate.	(1)	În cazul în care operatorul de transport feroviar constată, în timpul exploatarei, că un vehicul pe care îl utilizează nu respectă una dintre cerințele esențiale aplicabile, acesta ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul în stare de conformitate. În plus, operatorul poate informa Agenția, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și alte autorități naționale de siguranță vizate din statele membre cu privire la măsurile luate. Dacă operatorul de transport feroviar deține dovezi conform cărora situația de neconformitate există deja la momentul eliberării autorizației de introducere pe piață a vehiculului respectiv, acesta informează Agenția, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și alte autorități naționale de siguranță vizate din statele membre.		
(2)	În cazul în care constată, de exemplu în cadrul procesului de supraveghere prevăzut la articolul 17 din Directiva (UE) 2016/798, că un vehicul sau un tip de vehicul, căruia i s-a eliberat o autorizație de introducere pe piață fie de către agenție, în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) sau cu articolul 24, fie de către	(2)	În cazul în care constată, de exemplu în cadrul procesului de supraveghere prevăzut la art. 17 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019, că un vehicul sau un tip de vehicul căruia i s-a eliberat o autorizație de introducere pe piață sau o autorizație de tip de către		

	<p>autoritatea națională de siguranță, în conformitate cu articolul 21 alineatul (8) sau cu articolul 24, utilizat conform destinației sale, nu respectă una dintre cerințele esențiale aplicabile, autoritatea națională de siguranță informează întreprinderea feroviară care utilizează vehiculul sau tipul de vehicul și îi solicită să ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul (vehiculele) în stare de conformitate. Autoritatea națională de siguranță informează agenția și orice alte autorități naționale de siguranță vizate, inclusiv cele dintr-un teritoriu în care o cerere de autorizare a introducerii pe piață a unui vehicul de același tip este în curs de desfășurare.</p>	<p>Agenție sau de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, utilizat conform destinației sale, nu respectă una dintre cerințele esențiale aplicabile, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează operatorul de transport feroviar care utilizează vehiculul sau tipul de vehicul și îi solicită să ia măsurile corective necesare pentru a aduce vehiculul/vehiculele în stare de conformitate. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează Agenția și alte autorități naționale de siguranță vizate din statele membre, inclusiv cele dintr-un stat membru în care o cerere de autorizare a introducerii pe piață a unui vehicul de același tip este în curs de desfășurare.</p>		
(3)	<p>Atunci când, în cazurile prevăzute la alineatul (1) sau (2) din prezentul articol, măsurile corective luate de întreprinderea feroviară nu asigură conformitatea cu cerințele esențiale aplicabile, iar această neconformitate reprezintă un risc major la adresa siguranței, autoritatea națională de siguranță vizată poate aplica măsuri temporare de siguranță în temeiul atribuțiilor sale de supraveghere, în conformitate cu articolul 17 alineatul (6) din Directiva (UE) 2016/798. Măsuri de siguranță temporare sub forma unei suspendări a autorizației de tip de vehicul pot fi aplicate în paralel de către autoritatea națională de siguranță sau de către agenție și sunt supuse controlului juridic și procedurii de arbitraj prevăzute la articolul 21 alineatul (7).</p>	<p>(3)</p> <p>Atunci când, în cazurile prevăzute la alin. (1) sau (2), măsurile corective luate de operatorul de transport feroviar nu asigură conformitatea cu cerințele esențiale aplicabile, iar această neconformitate reprezintă un risc major la adresa siguranței, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate aplica măsuri temporare de siguranță în temeiul atribuțiilor sale de supraveghere, în conformitate cu art. 17 alin. (10) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate aplica în paralel măsuri de siguranță temporare sub forma unei suspendări a autorizației de tip a vehiculului. Acestea sunt supuse</p>		

<p>(4) În cazurile menționate la alineatul (3), în urma unei examinări a eficacității măsurilor luate pentru contracararea riscului major la adresa siguranței, agenția sau autoritatea națională de siguranță care a eliberat autorizația poate decide să o revoce sau să o modifice, atunci când se demonstrează că o cerință esențială nu a fost respectată la momentul emiterii autorizației. În acest scop, decizia este adusă la cunoștința deținătorului autorizației de introducere pe piață sau al autorizației de tip a vehiculului, cu specificarea motivelor care au stat la baza deciziei. În termen de o lună de la primirea deciziei agenției sau a autorității naționale de siguranță, deținătorul poate cere acestora revizuirea deciziei. În acest caz, decizia de revocare se suspendă cu titlu temporar. Agenția sau autoritatea națională de siguranță au la dispoziție o lună de la data primirii cererii de revizuire pentru a-și confirma sau revoca decizia.</p>	<p>(4)</p>	<p>controlului juridic și procedurii de arbitraj prevăzute la art. 20, alin. (12).</p> <p>În cazurile prevăzute la alin. (3), în urma unei examinări a eficacității măsurilor luate pentru contracararea riscului major la adresa siguranței, Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română poate decide să revoce sau să modifice autorizația pe care a eliberat-o, atunci când se demonstrează că o cerință esențială nu a fost respectată la momentul emiterii autorizației. În acest scop, Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română aduce decizia la cunoștința deținătorului autorizației de introducere pe piață sau al autorizației de tip a vehiculului, cu specificarea motivelor care au stat la baza deciziei. În termen de o lună de la primirea deciziei Autorității de Siguranță Ferroviară Română sau de la primirea deciziei Agenției, în conformitate cu art. 26, alin. (4) din Directiva (UE) 2016/797, deținătorul autorizației poate cere acestora revizuirea deciziei. În acest caz, decizia de revocare se suspendă cu titlu temporar. Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română are la dispoziție o lună de la data primirii cererii de revizuire pentru a-și confirma sau revoca decizia.</p>		<p>Trimiterea nu poate fi eliminată, deoarece este sarcina ERA.</p>
<p>Dacă este necesar, în cazul unui dezacord între agenție și autoritatea națională de siguranță referitor la nevoia de a limita sau revoca autorizația, se aplică procedura de arbitraj prevăzută la articolul 21 alineatul (7). În cazul în care, în urma aplicării procedurii respective,</p>	<p>(5)</p>	<p>Dacă este necesar, în cazul unui dezacord între Agenție și Autoritatea de Siguranță Ferroviară Română referitor la nevoia de a limita sau revoca autorizația, se aplică procedura de arbitraj prevăzută la art. 20, alin. (12). În cazul în care, în urma</p>		



<p>autorizația acordată vehicului nu este nici limitată, nici revocată, măsurile de siguranță temporare menționate la alineatul (3) din prezentul articol se suspendă.</p>		<p>aplicării procedurii respective, autorizația acordată vehicului nu este limitată sau revocată, măsurile de siguranță temporare menționate la alin. (3) se suspendă.</p>		
<p>(5) În cazul în care decizia agenției este confirmată, deținătorul autorizației acordate vehicului o poate contesta în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor desemnate în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796 în termenul menționat la articolul 59 din respectivul regulament. În cazul în care decizia unei autorități naționale de siguranță este confirmată, deținătorul autorizației acordate vehicului o poate contesta în termen de două luni de la notificarea deciziei în cadrul controlului jurisdicțional menționat la articolul 18 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/798. Statele membre pot desemna organismul de reglementare menționat la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE în sensul aplicării acestei căi de contestare.</p>	(6)	<p>În cazul în care decizia Agenției este confirmată, deținătorul autorizației acordate vehicului o poate contesta în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor desemnate în temeiul art. 55 din Regulamentul (UE) 2016/796 în termenul menționat la art. 59 din acest regulament. În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă decizia sa, deținătorul autorizației acordate vehicului o poate contesta în termen de două luni de la notificarea deciziei, care se soluționează potrivit reglementărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ</p>		
<p>(6) Atunci când agenția decide să revoce sau să modifice o autorizație de introducere pe piață pe care a acordat-o, aceasta informează imediat toate autoritățile naționale de siguranță, prezentând motivele deciziei sale.</p>	(7)	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este informată de către Agenție atunci când aceasta decide să revoce sau să modifice o autorizație de introducere pe piață pe care a acordat-o, sau atunci când o autoritate a unui alt stat membru decide să revoce o autorizație de introducere pe piață pe care a acordat-o</p>		
<p>Atunci când o autoritate națională de siguranță decide să revoce o autorizație de introducere pe piață pe care a acordat-o, aceasta informează de îndată agenția și prezintă motivele deciziei sale. Agenția va informa apoi celelalte autorități naționale de siguranță.</p>	(8)	<p>Atunci când Autoritatea de Siguranță Feroviară Română decide să revoce o autorizație de introducere pe piață pe care a acordat-o, aceasta informează de îndată Agenția și prezintă motivele deciziei sale.</p>		

<p>(7) Decizia agenției sau a autorității naționale de siguranță de a revoca autorizația se consențează în registrul corespunzător al vehiculelor, în conformitate cu articolul 22 sau, în cazul unei autorizații de tip de vehicul, în registrul european al tipurilor autorizate de vehicule, în conformitate cu articolul 24 alineatul (7). Agenția și autoritățile naționale de siguranță se asigură că întreprinderile feroviare care utilizează vehicule similare vehiculului sau tipului de vehicul care face obiectul unei revocări sunt informate în mod corespunzător. Astfel de întreprinderi feroviare sunt obligate în primul rând să verifice dacă există aceeași problemă de neconformitate. În acest caz, se aplică procedura prevăzută la prezentul articol.</p>	(9)	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română consențează decizia de a revoca autorizația în registrul corespunzător al vehiculelor, în conformitate cu art. 21 sau, în cazul unei autorizații de tip de vehicul, în registrul european al tipurilor de vehicule autorizate, în conformitate cu art. 23, alin. (6). Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează în mod corespunzător operatorii de transport feroviar care utilizează vehicule similare vehiculului sau tipului de vehicul care face obiectul unei revocări. Astfel de operatori de transport feroviar sunt obligați în primul rând să verifice dacă există aceeași problemă de neconformitate. În acest caz, se aplică procedura prevăzută în prezentul articol.</p>		
<p>(8) Dacă o autorizație de introducere pe piață este revocată, vehiculul vizat nu se mai folosește, iar zona sa de utilizare nu poate fi extinsă. Dacă o autorizație de tip a vehiculului este revocată, vehiculele construite în baza sa nu pot fi introduse pe piață sau ar trebui retrase, în cazul în care au fost deja introduse pe piață. O nouă autorizație poate fi solicitată în temeiul procedurii prevăzute la articolul 21, în cazul vehiculelor individuale, sau la articolul 24, în cazul tipurilor de vehicule.</p>	(10)	<p>Dacă o autorizație de introducere pe piață este revocată, vehiculul vizat nu se mai utilizează, iar zona sa de utilizare nu poate fi extinsă. Dacă o autorizație de tip a vehiculului este revocată, vehiculele construite în baza sa nu pot fi introduse pe piață sau trebuie retrase, în cazul în care au fost deja introduse pe piață. O nouă autorizație poate fi solicitată în temeiul procedurii prevăzute la art. 20, în cazul vehiculelor individuale, sau la art. 23, în cazul tipurilor de vehicule.</p>		
<p>(9) În cazul în care, în situațiile prevăzute la alineatul (1) sau (2), neconformitatea cu cerințele esențiale se limitează la o parte a zonei de utilizare a vehiculului vizat și respectivă neconformitate exista deja la momentul</p>	(11)	<p>În cazul în care, în situațiile prevăzute la alin. (1) sau (2), neconformitatea cu cerințele esențiale se limitează la o parte a zonei de utilizare a vehiculului vizat și respectivă neconformitate exista deja la</p>		

	emiterii autorizației de introducere pe piață, aceasta din urmă se modifică pentru a exclude părțile zonei de utilizare respective.		momentul emiterii autorizației de introducere pe piață, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română modifică autorizația pentru a exclude părțile zonei de utilizare respective.		
	<b>CAPITOLUL VI ORGANISMELE DE EVALUARE A CONFORMITĂȚII</b>		<b>CAPITOLUL VI Organismele de evaluare a conformității</b>		
	<b>27</b> <b>Autoritățile de notificare</b>	<b>26</b> <b>Autoritatea de notificare</b>			
(1)	Statele membre desemnează autorități de notificare care sunt responsabile de instituirea și îndeplinirea procedurilor necesare pentru evaluarea, notificarea și monitorizarea organismelor de evaluare a conformității, inclusiv conformitatea cu articolul 34.	(1)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor este responsabil de instituirea și îndeplinirea procedurilor necesare pentru evaluarea, notificarea și monitorizarea organismelor de evaluare a conformității, inclusiv conformitatea cu prevederile art. 33.		
	Statele membre se asigură că aceste autorități notifică Comisia și alte organisme ale statelor membre autorizate să îndeplinească atribuții de evaluare a conformității ca părți terțe astfel cum se prevede în articolul 10 alineatul (2) și articolul 15 alineatul (1). Statele membre se asigură de asemenea că autoritățile informează Comisia și celelalte state membre cu privire la organismele desemnate menționate la articolul 15 alineatul (8).	(2)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică Comisia Europeană și alte organisme ale statelor membre autorizate să îndeplinească atribuții de evaluare a conformității ca părți terțe, astfel cum se prevede la art. 9 alin. (2) și art. 14 alin. (1). Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează Comisia Europeană și celelalte state membre cu privire la organismele desemnate prevăzute la art. 14, alin. (8).		
(3)	Statele membre pot decide ca evaluarea și monitorizarea menționate la alineatul (1) să fie efectuate de către un organism de acreditare național în înțelesul și în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008.				Nu se transpune, deoarece, în cuprinsul alin. (1) sarcina este încredințată MTTC.
(4)	În cazul în care autoritatea de notificare delegă sau încredințează în alt mod evaluarea,				Nu se transpune. Ministerul

	<p>notificarea sau monitorizarea menționate la alineatul (1) din prezentul articol unui organism care nu este o entitate guvernamentală, organismul respectiv este persoană juridică și îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 28. Aceasta ia măsuri pentru a acoperi răspunderile care decurg din activitățile desfășurate.</p>			<p>Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor a decis modalitatea de recunoaștere a organismelor de evaluare a conformității care solicită notificare încă de la transpunerea Directivei 2008/57/UE prin HG nr. 877/2010.</p>
<p>(5) Autoritatea de notificare își asumă întreaga răspundere pentru atribuțiile organismului menționat la alineatul (3).</p>		<p>(3) Evaluarea și monitorizarea organismelor de evaluare a conformității, inclusiv conformitatea cu prevederile art. 33, se face de către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor conform unei metodologii de evaluare și monitorizare a organismelor de evaluare a conformității, aprobată prin ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor. Ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, în termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri.</p>		<p>Nu se transpune.</p>
<p>28 Cerințe referitoare la autoritățile de notificare</p>	<p>27</p>	<p>Cerințe referitoare la autoritatea de notificare</p>	<p>Autoritatea de notificare :</p>	
<p>Autoritatea de notificare:</p>		<p>Autoritatea de notificare :</p>		

	(a) este instituită în așa fel încât să se evite orice conflict de interese cu organismele de evaluare a conformității;		a) este instituită în așa fel încât să se evite orice conflict de interese cu organismele de evaluare a conformității;		
	(b) este organizată și funcționează astfel încât să garanteze obiectivitatea și imparțialitatea activităților sale;		b) este organizată și funcționează astfel încât să garanteze obiectivitatea și imparțialitatea activităților sale;		
	(c) este organizată în așa fel încât fiecare decizie cu privire la notificarea unui organism de evaluare a conformității să fie luată de persoane competente, diferite de cele care au efectuat evaluarea;		c) este organizată în așa fel încât fiecare decizie cu privire la notificarea unui organism de evaluare a conformității să fie luată de persoane competente, diferite de cele care au efectuat evaluarea;		
	(d) nu oferă și nu prestează activități care sunt realizate de organisme de evaluare a conformității sau servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale;		d) nu oferă și nu prestează activități care sunt realizate de organisme de evaluare a conformității sau servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale;		
	(e) garantează confidențialitatea informațiilor obținute;		e) garantează confidențialitatea informațiilor obținute;		
	(f) are la dispoziție un număr suficient de personal competent pentru îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor sale.		f) are la dispoziție un număr suficient de personal competent pentru îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor sale.		
29	<b>Obligația autorităților de notificare de a furniza informații</b> Stările membre informează Comisia în legătură cu procedurile lor de evaluare, notificare și monitorizare a organismelor de evaluare a conformității și în legătură cu orice modificare aduse acestor proceduri.	28	<b>Obligația autorității de notificare de a furniza informații</b> Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează Comisia Europeană în legătură cu procedurile sale de evaluare, notificare și monitorizare a organismelor de evaluare a conformității și în legătură cu orice modificare aduse acestor proceduri.		
30	Comisia pune la dispoziția publicului informațiile respective.	29	<b>Organisme de evaluare a conformității</b> În scopul notificării, un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute		Nu se transpune. Sarcina COM.
(1)	În scopul notificării, un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute	(1)	În scopul notificării, un organism de evaluare a conformității îndeplinește		

	la alineatele (2)-(7) din prezentul articol și la articolele 31 și 32.		cerințele prevăzute la alin. (2) - (7) și la art. 30 și 31.		
(2)	Organismul de evaluare a conformității este înființat în temeiul dreptului intern și are personalitate juridică.	(2)	Organismul de evaluare a conformității este înființat în temeiul legislației naționale și are personalitate juridică.		
(3)	Organismul de evaluare a conformității este capabil să îndeplinească toate atribuțiile de evaluare a conformității care îi sunt atribuite prin STI relevantă și în legătură cu care a fost notificat, indiferent dacă atribuții sunt îndeplinite chiar de către organismul de evaluare a conformității sau în numele și sub responsabilitatea acestuia.	(3)	Organismul de evaluare a conformității este capabil să îndeplinească toate atribuțiile de evaluare a conformității care îi sunt atribuite prin S.T.I. relevantă și în legătură cu care a fost notificat, indiferent dacă atribuții sunt îndeplinite de acest organism sau în numele și sub responsabilitatea acestuia.		
	De fiecare dată și pentru fiecare procedură de evaluare a conformității și pentru fiecare tip sau categorie de produse pentru care a fost notificat, organismul de evaluare a conformității are la dispoziție:	(4)	De fiecare dată și pentru fiecare procedură de evaluare a conformității și pentru fiecare tip sau categorie de produse pentru care a fost notificat, organismul de evaluare a conformității are la dispoziție:		
	(a) personalul necesar, care deține cunoștințe tehnice și experiență suficientă și corespunzătoare pentru a îndeplini atribuțiile de evaluare a conformității;		a) personalul necesar, care deține cunoștințe tehnice și experiență suficientă și corespunzătoare pentru a îndeplini atribuțiile de evaluare a conformității;		
	(b) descrierile relevante ale procedurilor în concordanță cu care se realizează evaluarea conformității, asigurându-se transparența și posibilitatea de a aplica respectivele proceduri. Acesta dispune de politici și proceduri corespunzătoare care să facă o distincție clară între atribuțiile pe care le îndeplinește în calitate de organism de evaluare a conformității notificat și orice alte activități;		b) descrierile relevante ale procedurilor în concordanță cu care se realizează evaluarea conformității, asigurându-se transparența și posibilitatea de a aplica respectivele proceduri. Organismul dispune de politici și proceduri corespunzătoare care să facă o distincție clară între atribuțiile pe care le îndeplinește în calitate de organism de evaluare a conformității notificat și orice alte activități;		

<p>(c) procedurile corespunzătoare pentru desfășurarea activităților sale, care țin seama de dimensiunea unei întreprinderi, de sectorul său de activitate, de structura acesteia, de gradul de complexitate al tehnologiei produsului în cauză și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.</p>		<p>c) procedurile corespunzătoare pentru desfășurarea activităților sale, care țin seama de dimensiunea unui operator economic, de sectorul său de activitate, de structura acestuia, de gradul de complexitate al tehnologiei produsului în cauză și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.</p>		
<p>Organismul de evaluare a conformității dispune de mijloacele necesare pentru a îndeplini în mod corespunzător atribuțiile tehnice și administrative legate de activitățile de evaluare a conformității și are acces la toate echipamentele sau bazele materiale necesare.</p>	(5)	<p>Organismul de evaluare a conformității dispune de mijloacele necesare pentru a îndeplini în mod corespunzător atribuțiile tehnice și administrative legate de activitățile de evaluare a conformității și are acces la toate echipamentele sau bazele materiale necesare.</p>		
<p>(4) Organismele de evaluare a conformității încheie o asigurare de răspundere cu excepția cazului în care răspunderea este asumată de stat în conformitate cu dreptul intern sau dacă statul membru este direct responsabil de evaluarea conformității.</p>	(6)	<p>Organismele de evaluare a conformității încheie o asigurare de răspundere cu excepția cazului în care răspunderea este asumată de stat în conformitate cu legislația națională sau dacă statul este direct responsabil de evaluarea conformității.</p>		
<p>(5) Personalul unui organism de evaluare a conformității păstrează secretul profesional în privința tuturor informațiilor obținute în cursul îndeplinirii atribuțiilor sale în temeiul STI relevante sau al oricărei dispoziții din dreptul intern care o pune în aplicare, cu excepția informațiilor legate de autoritățile competente ale statului membru în care își desfășoară activitatea. Drepturile de autor sunt protejate.</p>	(7)	<p>Personalul unui organism de evaluare a conformității păstrează secretul profesional în privința tuturor informațiilor obținute în cursul îndeplinirii atribuțiilor sale în temeiul S.T.I. relevante sau al oricărei dispoziții din legislația națională care o pune în aplicare, cu excepția informațiilor legate de autoritățile competente din România. Drepturile de autor sunt protejate.</p>		
<p>(6) Organismele de evaluare a conformității participă la activitățile de standardizare relevante și la activitățile grupului de coordonare a organismelor de evaluare a</p>	(8)	<p>Organismele de evaluare a conformității participă la activitățile de standardizare relevante și la activitățile grupului de coordonare a organismelor de evaluare a</p>		

		conformității notificate, înființat în temeiul dreptului relevant al Uniunii, sau se asigură că personalul lor de evaluare este informat cu privire la aceste activități, și aplică, ca îndrumări generale deciziile administrative și documentele rezultate din activitatea acestui grup.		
(7)	(9)	Organismele de evaluare a conformității notificate pentru subsistemele control-comandă și semnalizare terestră și/sau la bord participă la activitățile grupului ERTMS menționat la articolul 29 din Regulamentul (UE) 2016/796 sau se asigură că personalul lor de evaluare este informat cu privire la aceste activități. Organismele de evaluare a conformității respectă orientările rezultate din activitatea acestui grup. În cazul în care consideră că este inadecvat sau imposibil să aplice aceste orientări, organismele de evaluare a conformității în cauză transmit comentariile lor către grupul de lucru ERTMS spre dezbateri, în vederea îmbunătățirii continue a orientărilor.	conformității notificate, înființat în temeiul legislației relevante a Uniunii Europene, sau se asigură că personalul lor de evaluare este informat cu privire la aceste activități, și aplică, ca îndrumări generale deciziile administrative și documentele rezultate din activitatea acestui grup.	
31	30	<b>Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității</b>	<b>Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității</b>	
(1)	(1)	Organismul de evaluare a conformității este un organism terț, independent de organizația sau de producătorul produsului pe care îl evaluează.	Organismul de evaluare a conformității este un organism terț, independent de organizația sau de producătorul produsului pe care îl evaluează.	
	(2)	Un organism care aparține de o asociație de întreprinderi sau de o federație profesională care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, producerea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea	Un organism care aparține de o asociație de operatori economici sau de o federație profesională care reprezintă operatorii economici implicați în proiectarea, producerea, furnizarea, asamblarea,	



	<p>produselor pe care le evaluează poate fi considerat a fi un astfel de organism, cu condiția să demonstreze că este independent și că nu există un conflict de interese.</p>		<p>utilizarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează poate fi considerat a fi un astfel de organism, cu condiția să demonstreze că este independent și că nu există un conflict de interese.</p>		
(2)	<p>Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității, a personalului de conducere de nivel superior și a personalului de evaluare al acestora este garantată.</p>	(3)	<p>Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității, a personalului de conducere de nivel superior și a personalului de evaluare al acestora este garantată.</p>		
(3)	<p>Un organism de evaluare a conformității, personalul de conducere de nivel superior al acestuia și personalul responsabil cu îndeplinirea atribuțiilor de evaluare a conformității nu pot fi proiectantul, producătorul, furnizorul, instalatorul, cumpărătorul, proprietarul, utilizatorul sau operatorul de întreținere al produselor pe care le evaluează, nici reprezentantul autorizat al vreunuia dintre aceste părți. Acest lucru nu împiedică utilizarea produselor evaluate care sunt necesare pentru operațiunile organismului de evaluare a conformității sau utilizarea acestor produse în scopuri personale.</p>	(4)	<p>Un organism de evaluare a conformității, personalul de conducere de nivel superior al acestuia și personalul responsabil cu îndeplinirea atribuțiilor de evaluare a conformității nu pot fi proiectantul, producătorul, furnizorul, instalatorul, cumpărătorul, proprietarul, utilizatorul sau operatorul de întreținere al produselor pe care le evaluează, nici reprezentantul autorizat al vreunuia dintre aceste părți. Acest lucru nu împiedică utilizarea produselor evaluate care sunt necesare pentru operațiunile organismului de evaluare a conformității sau utilizarea acestor produse în scopuri personale.</p>		
(4)	<p>Un organism de evaluare a conformității, personalul de conducere de nivel superior al acestuia și personalul responsabil cu îndeplinirea atribuțiilor de evaluare a conformității nu pot fi direct implicați în proiectarea, fabricarea sau construirea, comercializarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor respective sau să reprezinte părțile angajate în aceste activități. Aceștia nu se angajează în nicio activitate care poate intra în conflict cu judecata lor</p>	(5)	<p>Un organism de evaluare a conformității, personalul de conducere de nivel superior al acestuia și personalul responsabil cu îndeplinirea atribuțiilor de evaluare a conformității nu pot fi direct implicați în proiectarea, fabricarea sau construirea, comercializarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor respective sau să reprezinte părțile angajate în aceste activități. Aceștia nu se angajează în nicio activitate care poate intra în conflict cu</p>		

	independentă sau cu integritatea lor în cea ce privește activitățile de evaluare a conformității pentru care sunt notificați. Această interdicție se aplică în special serviciilor de consultanță.		aprecierea/hotărârea lor independentă sau cu integritatea lor în ceea ce privește activitățile de evaluare a conformității pentru care sunt notificați. Această interdicție se aplică în special serviciilor de consultanță.		
(5)	Organismele de evaluare a conformității se asigură că activitățile filialelor sau ale subcontractanților lor nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea activităților lor de evaluare a conformității.	(6)	Organismele de evaluare a conformității se asigură că activitățile filialelor sau ale subcontractanților lor nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea activităților lor de evaluare a conformității.		
(6)	Organismele de evaluare a conformității și personalul acestora desfășoară activitățile de evaluare a conformității la cel mai înalt nivel de integritate profesională și cu competența tehnică necesară în domeniul specific și nu sunt supuși niciunor presiuni sau stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența judecata sau rezultatele activităților lor de evaluare a conformității, în special în ceea ce privește persoanele sau grupurile de persoane care au un interes legat de rezultatele acestor activități.	(7)	Organismele de evaluare a conformității și personalul acestora desfășoară activitățile de evaluare a conformității la cel mai înalt nivel de integritate profesională și cu competența tehnică necesară în domeniul specific și nu sunt supuși nici unor presiuni sau stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea/hotărârea sau rezultatele activităților lor de evaluare a conformității, în special în ceea ce privește persoanele sau grupurile de persoane care au un interes legat de rezultatele acestor activități.		
32	<b>Personalul organismelor de evaluare a conformității</b>	31	<b>Personalul organismelor de evaluare a conformității</b>		
(1)	Personalul responsabil cu îndeplinirea activităților de evaluare a conformității dispune de următoarele competențe:  (a) formare tehnică și profesională solidă care să acopere toate activitățile de evaluare a conformității pentru care a fost notificat organismul de evaluare a conformității;	(1)	Personalul responsabil cu îndeplinirea activităților de evaluare a conformității dispune de următoarele competențe:  a) formare tehnică și profesională solidă care să acopere toate activitățile de evaluare a conformității pentru care a fost notificat organismul de evaluare a conformității;		

	(b) cunoașterea satisfăcătoare a cerințelor evaluărilor pe care le efectuează și autoritatea corespunzătoare pentru realizarea acestor evaluări;		b) cunoașterea satisfăcătoare a cerințelor evaluărilor pe care le efectuează și autoritatea corespunzătoare pentru realizarea acestor evaluări;		
	(c) cunoașterea și înțelegerea corespunzătoare a cerințelor esențiale, a standardelor armonizate aplicabile și a dispozițiilor relevante din dreptul Uniunii și din regulamentele de punere în aplicare al acestuia;		c) cunoașterea și înțelegerea corespunzătoare a cerințelor esențiale, a standardelor armonizate aplicabile și a dispozițiilor relevante din legislația Uniunii Europene și din legislația națională;		
	(d) capacitatea de a întocmi certificate, evidențe și rapoarte care să demonstreze că au fost realizate evaluări.		d) capacitatea de a întocmi certificate, evidențe și rapoarte care să demonstreze că au fost realizate evaluări.		
(2)	Remunerarea personalului de conducere de nivel superior și a personalului de evaluare ale unui organism de evaluare a conformității nu depinde de numărul de evaluări realizate sau de rezultatele evaluărilor respective.	(2)	Remunerarea personalului de conducere de nivel superior și a personalului de evaluare ale unui organism de evaluare a conformității nu depinde de numărul de evaluări realizate sau de rezultatele evaluărilor respective.		
33	<b>Prezumiția de conformitate a unui organism de evaluare a conformității</b> În cazul în care un organism de evaluare a conformității demonstrează conformitatea sa cu criteriile prevăzute în standardele armonizate relevante sau în părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, se presupune că acesta se conformează cerințelor prevăzute la articolele 30-32, în măsura în care aceste cerințe sunt reglementate de standardele armonizate aplicabile.	32	<b>Prezumiția de conformitate a unui organism de evaluare a conformității</b> În cazul în care un organism de evaluare a conformității demonstrează conformitatea sa cu criteriile prevăzute în standardele armonizate relevante sau în părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, se presupune că acesta se conformează cerințelor prevăzute la art. 29 - 31, în măsura în care aceste cerințe sunt reglementate de standardele armonizate aplicabile.		
34	<b>Filiale și subcontractanți ai organismelor notificate</b>	33	<b>Filiale și subcontractanți ai organismelor notificate</b>		

(1)	(1)	În cazul în care un organism notificat subcontractează anumite atribuții referitoare la evaluarea conformității sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 30-32 și informează autoritatea de notificare în acest sens.	
(2)	(2)	Organismele notificate își asumă întreaga responsabilitate pentru atribuțiile îndeplinite de subcontractanți sau filiale, oriunde ar fi acestea stabilite.	
(3)	(3)	Activitățile organismelor notificate pot fi subcontractate sau îndeplinite de o filială doar cu acordul clientului.	
(4)	(4)	Organismele notificate pun la dispoziția autorității de notificare documentele relevante referitoare la evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și la activitățile desfășurate de aceștia în temeiul STI relevante.	
<b>35</b>	<b>34</b>	<b>Organisme interne acreditate</b>	
(1)	(1)	Solicitanții pot recurge la un organism intern acreditat pentru a realiza activitățile de evaluare a conformității în scopul aplicării procedurilor stabilite în modulele A1, A2, C1 sau C2 prevăzute în anexa II la Decizia nr. 768/2008/CE și modulele CA1 și CA2 prevăzute în anexa I la Decizia 2010/713/UE. Organismul respectiv este o parte separată și distinctă a solicitantului în cauză și nu este implicat în proiectarea, producția, furnizarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează.	
(1)	(1)	Solicitanții pot recurge la un organism intern acreditat pentru a realiza activitățile de evaluare a conformității în scopul aplicării procedurilor stabilite în modulele A1, A2, C1 sau C2 prevăzute în anexa II la Decizia nr. 768/2008/CE și modulele CA1 și CA2 prevăzute în anexa I la Decizia 2010/713/UE. Organismul respectiv este o parte separată și distinctă a solicitantului în cauză și nu este implicat în proiectarea, producția, furnizarea, instalarea, utilizarea sau	

			Întreținerea produselor pe care le evaluează.		
(2)	Organismul intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:	(2)	Organismul intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:		
	(a) este acreditat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008;		a) este acreditat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008;		
	(b) organismul și personalul acestuia, sunt identificabile din punct de vedere organizațional și dispun de metode de raportare, în cadrul întreprinderii din care fac parte, care le asigură imparțialitatea și o demonstrează în fața organismului național de acreditare competent;		b) organismul și personalul acestuia sunt identificabile din punct de vedere organizațional și dispun de metode de raportare în cadrul operatorului economic din care fac parte, care le asigură imparțialitatea și o demonstrează în fața organismului național de acreditare competent;		
	(c) nici organismul și nici personalul acestuia nu sunt responsabili cu proiectarea, producerea, furnizarea, instalarea, exploatarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează și nici nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu judecata lor independentă sau cu integritatea acestora în ceea ce privește activitățile lor de evaluare;		c) organismul și personalul acestuia nu sunt responsabili cu proiectarea, producerea, furnizarea, instalarea, exploatarea sau întreținerea produselor pe care le evaluează și nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu aprecierea/hotărârea lor independentă sau cu integritatea acestora în ceea ce privește activitățile lor de evaluare;		
	(d) organismul prestează servicii exclusiv întreprinderii din care face parte.		d) organismul prestează servicii exclusiv operatorului economic din care face parte.		
(3)	Organismele interne acreditate nu se notifică statelor membre sau Comisiei, însă întreținerea din care fac parte sau organismul național de acreditare furnizează informații cu privire la acreditarea lor autorizată de notificare, la cererea acesteia din urmă.	(3)	Organismele interne acreditate nu se notifică statelor membre sau Comisiei Europene, însă operatorul economic din care fac parte sau organismul național de acreditare competent furnizează informații cu privire la acreditarea lor Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor la cererea acestuia.		

36	<b>Cererea de notificare</b>	35	<b>Cererea de notificare</b>		
(1)	Un organism de evaluare a conformității depune o cerere de notificare la autoritatea de notificare a statului membru în care este stabilit.	(1)	Un organism de evaluare a conformității stabilit în România depune o cerere de notificare la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.		
(2)	Această cerere este însoțită de o descriere a activităților de evaluare a conformității, a modului sau modulelor de evaluare a conformității și a produsului sau produselor pentru care organismul se consideră a fi competent, precum și de un certificat de acreditare, în cazul în care acesta există, eliberat de un organism național de acreditare, care să ateste că organismul de evaluare a conformității îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 30-32.	(2)	Această cerere este însoțită de o descriere a activităților de evaluare a conformității, a modului sau modulelor de evaluare a conformității și a produsului sau produselor pentru care organismul se consideră a fi competent.		Ultimul text privind acreditarea nu a fost transpus deoarece România a ales forma de recunoaștere odată transpunerea Directivei 2008/57/UE, având la nivel național ONFR recunoscut și notificat la Comisia Europeană sub acest mod.
(3)	În cazul în care un organism de evaluare a conformității nu poate prezenta un certificat de acreditare, acesta prezintă autorității de notificare toate documentele justificative necesare pentru verificarea, recunoașterea și monitorizarea periodică a conformității sale cu cerințele prevăzute la articolele 30-32.	(3)	Organismul de evaluare a conformității prezintă Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor toate documentele justificative necesare pentru evaluarea, recunoașterea și monitorizarea periodică a conformității sale cu cerințele prevăzute la art. 29 - 31.		
37	<b>Procedura de notificare</b>	36	<b>Procedura de notificare</b>		
(1)	Autoritățile de notificare notifică numai organismele de evaluare a conformității care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolele 30-32.	(1)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică numai organismele de evaluare a conformității care îndeplinesc cerințele prevăzute la art. 29 - 31.		
(2)	Autoritățile de notificare notifică organismele menționate la alineatul (1) Comisiei și	(2)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică organismele		

	celorlalte state membre, prin intermediul instrumentului de notificare electronică dezvoltat și gestionat de Comisie.		prevăzute la alin. (1) Comisiei Europene și celorlalte state membre, prin intermediul instrumentului de notificare electronică dezvoltat și gestionat de Comisia Europeană.		
(3)	Notificarea include detalii complete despre activitățile de evaluare a conformității, modulul sau modulele de evaluare a conformității și produsul sau produsele în cauză, precum și certificatul de acreditare relevant sau o altă atestare relevantă a competenței astfel cum este prevăzut la alineatul (4).	(3)	Notificarea include detalii complete despre activitățile de evaluare a conformității, modulul sau modulele de evaluare a conformității și produsul sau produsele în cauză.		
(4)	În cazul în care o notificare nu se bazează pe un certificat de acreditare menționat la articolul 36 alineatul (2), autoritatea de notificare prezintă Comisiei și celorlalte state membre documentele justificative care atestă competența organismului de evaluare a conformității și măsurile adoptate pentru a se asigura că organismul respectiv va fi monitorizat periodic și că va îndeplini în continuare cerințele prevăzute la articolele 30-32.	(4)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor prezintă Comisiei Europene și celorlalte state membre documentele justificative care atestă competența organismului de evaluare a conformității și măsurile adoptate pentru a se asigura că organismul respectiv va fi monitorizat periodic și că va îndeplini în continuare cerințele prevăzute la art. 29 - 31.		
(5)	Organismul în cauză poate îndeplini activitățile unui organism notificat numai în cazul în care nu există obiecții din partea Comisiei sau a celorlalte state membre, transmise în termen de două săptămâni de la notificare, în cazul în care se utilizează un certificat de acreditare, sau în termen de două luni de la notificare, în cazul în care nu se utilizează acreditarea	(5)	Organismul în cauză poate îndeplini activitățile unui organism notificat numai în cazul în care nu există obiecții din partea Comisiei Europene sau a celorlalte state membre, transmise în termen de două luni de la notificare.		
(6)	Comisia și celelalte state membre sunt înștiințate cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse notificării.	(6)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor înștiințează Comisia Europeană și celelalte state membre cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse notificării.		

38	<p><b>Numerele de identificare și listele organismelor notificate</b></p> <p>Comisia atribuie un număr de identificare unui organism notificat.</p> <p>Unui organism notificat i se atribuie un singur număr de identificare, chiar și în cazul în care acesta este notificat în baza mai multor acte juridice ale Uniunii.</p>				<p>Nu se transpune. Sarcina COM.</p>
(1)	<p>Comisia pune la dispoziția publicului lista organismelor notificate în temeiul prezentei directive, inclusiv numerele de identificare care le-au fost alocate și activitățile pentru care acestea au fost notificate.</p> <p>Comisia se asigură că lista respectivă este actualizată permanent.</p>				<p>Nu se transpune. Sarcina COM.</p>
39	<p><b>Modificări ale notificărilor</b></p>	37	<p><b>Modificări ale notificărilor</b></p>		
(1)	<p>În cazul în care o autoritate de notificare a constatat sau a fost informată că un organism notificat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 30-32 sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de notificare restricționează, suspendă sau retrage notificarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor. Autoritatea de notificare informează imediat Comisia și celelalte state membre în consecință.</p>	(1)	<p>În cazul în care Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor a constatat sau a fost informat că un organism notificat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute la art. 29 - 31 sau nu își îndeplinește obligațiile, acesta restricționează, suspendă sau retrage notificarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează imediat Comisia Europeană și celelalte state membre în consecință.</p>		
(2)	<p>În caz de restricționare, suspendare sau retragere a notificării sau în cazul în care organismul notificat și-a încetat activitatea, statul membru care a făcut notificarea ia măsurile adecvate pentru a se asigura că dosarele acelui organism sunt fie prelucrate de</p>	(2)	<p>În caz de restricționare, suspendare sau retragere a notificării sau în cazul în care organismul notificat și-a încetat activitatea, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor ia măsurile corespunzătoare pentru a se</p>		



	un alt organism notificat, fie sunt puse la dispoziția autorităților de notificare și de supraveghere a pieței responsabile, la cererea acestora.		asigura că dosarele acestui organism sunt prelucrate de un alt organism notificat sau sunt puse, la cerere, la dispoziția sa.		
40	<b>Contestarea competenței organismelor notificate</b>	38	<b>Contestarea de către Comisia Europeană a competenței organismelor notificate</b>		
(1)	Comisia investighează toate cazurile în care are îndoieli sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli în ceea ce privește competența unui organism notificat sau continuarea îndeplinirii de către un organism notificat a cerințelor și responsabilităților care îi revin.				Nu se transpune. Sarcina COM.
(2)	Statul membru care a făcut notificarea prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la temeiul notificării sau la menținerea competenței organismului în cauză.	(1)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor prezintă Comisiei Europene, la cerere, toate informațiile referitoare la temeiul notificării sau la menținerea competenței unui organism notificat, atunci când acesta face obiectul unei investigații în conformitate cu art. 40 din Directiva (UE) 2016/7797.		
(3)	Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.				Nu se transpune. Sarcina COM.
(4)	În cazul în care Comisia constată că un organism notificat nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru a fi notificat, aceasta informează în mod corespunzător statul membru care a făcut notificarea și îi solicită acestuia să adopte măsurile corective necesare, inclusiv retragerea notificării, dacă este necesar.	(2)	În cazul în care Comisia Europeană constată că un organism notificat de Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor nu îndeplinește/nu mai îndeplinește cerințele pentru a fi notificat, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor adoptă, la solicitarea Comisiei Europene, măsurile corective necesare, inclusiv retragerea notificării, dacă este necesar.		
41	<b>Obligații operaționale ale organismelor notificate</b>	39	<b>Obligații operaționale ale organismelor notificate</b>		

<p>(1) Organismele notificate realizează evaluări ale conformității în concordanță cu procedurile de evaluare a conformității prevăzute în STI relevantă.</p>	<p>(1)</p>	<p>Organismele notificate realizează evaluări ale conformității în concordanță cu procedurile de evaluare a conformității prevăzute în S.T.I. relevantă.</p>		
<p>(2) Evaluările conformității se realizează în mod proporționat, evitând sarcinile inutile pentru operatorii economici. Organismele notificate își desfășoară activitățile ținând seama în mod corespunzător de dimensiunea unei întreprinderi, de sectorul său de activitate, de structura acesteia, de gradul de complexitate al tehnologiei produsului în cauză și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție.</p>	<p>(2)</p>	<p>Evaluările conformității se realizează în mod proporționat, evitând sarcinile inutile pentru operatorii economici. Organismele notificate își desfășoară activitățile ținând seama în mod corespunzător de dimensiunea operatorului economic, de sectorul său de activitate, de structura acestuia, de gradul de complexitate al tehnologiei produsului în cauză și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție</p>		
<p>În același timp, scopul activității lor este însă evaluarea conformității produsului cu prezenta directivă.</p>	<p>(3)</p>	<p>În același timp, scopul activității lor este însă evaluarea conformității produsului cu prezenta hotărâre.</p>		
<p>(3) În cazul în care constată că producătorul nu îndeplinește cerințele prevăzute în STI relevantă sau în standardele armonizate ori specificațiile tehnice corespunzătoare, organismul notificat solicită producătorului respectiv să ia măsurile corective corespunzătoare și nu eliberează un certificat de conformitate.</p>	<p>(4)</p>	<p>În cazul în care constată că producătorul nu îndeplinește cerințele prevăzute în S.T.I. relevantă sau în standardele armonizate ori specificațiile tehnice corespunzătoare, organismul notificat solicită acestuia să ia măsurile corective corespunzătoare și nu eliberează un certificat de conformitate.</p>		
<p>(4) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității ulterioare eliberării certificatului, un organism notificat constată că un produs nu mai este conform cu STI relevantă sau cu standardele armonizate ori specificațiile tehnice corespunzătoare, acesta solicită producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare și suspendă sau retrage certificatul dacă este necesar.</p>	<p>(5)</p>	<p>În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității ulterioare eliberării certificatului, un organism notificat constată că un produs nu mai este conform cu S.T.I. relevantă sau cu standardele armonizate ori specificațiile tehnice corespunzătoare, acesta solicită producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare și suspendă sau retrage certificatul, dacă este necesar.</p>		

(5) În cazul în care nu se iau măsuri corective sau acestea nu au efectul cerut, organismul notificat restricționează, suspendă sau retrage orice certificat, după caz.	(6)	În cazul în care nu se iau măsuri corective sau acestea nu au efectul cerut, organismul notificat restricționează, suspendă sau retrage orice certificat, după caz.	
<b>42</b> <b>Obligația organismelor notificate de a furniza informații</b>	<b>40</b>	<b>Obligația organismelor notificate de a furniza informații</b>	
(1) Organismele notificate informează autoritatea de notificare în legătură cu următoarele:	(1)	Organismele notificate informează Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor în legătură cu următoarele:	
(a) orice refuz, restricție, suspendare sau retragere a unui certificat;		a) orice refuz, restricție, suspendare sau retragere a unui certificat;	
(b) orice circumstanță care afectează domeniul de aplicare și condițiile notificării;		b) orice circumstanță care afectează domeniul de aplicare și condițiile notificării;	
(c) orice cerere de informații pe care au primit-o de la autoritățile de supraveghere a pieței cu privire la activitățile de evaluare a conformității;		c) orice cerere de informații pe care au primit-o de la autoritățile de supraveghere a pieței cu privire la activitățile de evaluare a conformității;	
(d) la cerere, activitățile de evaluare a conformității realizate în limita domeniului de aplicare al notificării și în legătură cu orice altă activitate realizată, inclusiv activități transfrontaliere și subcontractare.		d) la cerere, activitățile de evaluare a conformității realizate în limita domeniului de aplicare al notificării și în legătură cu orice altă activitate realizată, inclusiv activități transfrontaliere și subcontractare.	
De asemenea, autoritățile naționale de siguranță competente sunt informate cu privire la orice refuz, restricție, suspendare sau retragere a unui certificat conform literei (a).	(2)	De asemenea, organismele notificate informează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu privire la orice refuz, restricție, suspendare sau retragere a unui certificat conform alin. (1), lit. a).	
(2) Organismele notificate furnizează celorlalte organisme notificate în temeiul prezentei directive, care desfășoară activități similare de evaluare a conformității ce vizează aceleași produse, informații relevante privind aspecte	(3)	Organismele notificate furnizează celorlalte organisme notificate din Spațiul Economic European, inclusiv celorlalte organisme notificate din România, care desfășoară activități	

	legate de rezultate negative și, la cerere, pozitive ale evaluării conformității.		similare de evaluare a conformității ce vizează aceleași produse, informații relevante privind aspecte legate de rezultate negative și, la cerere, pozitive ale evaluării conformității.	
(3)	Organismele notificate furnizează agenției certificatele de verificare „CE” a subsistemelor, certificatele de conformitate „CE” a elementelor constitutive de interoperabilitate și certificatele „CE” de adecvare la utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate.	(4)	Organismele notificate furnizează Agenției certificatele de verificare „CE” a subsistemelor, certificatele de conformitate „CE” a elementelor constitutive de interoperabilitate și certificatele „CE” de adecvare la utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate.	
43	<b>Schimburile de bune practici</b> Comisia prevede organizarea schimburilor de bune practici între autoritățile naționale ale statelor membre responsabile de politica de notificare.	41	<b>Schimburile de bune practici</b> Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor face schimb de bune practici cu autoritățile naționale ale statelor membre responsabile de politica de notificare, în cadrul organizat de către Comisia Europeană.	
44	<b>Coordonarea organismelor notificate</b> Comisia asigură coordonarea și cooperarea adecvată între organismele notificate în temeiul prezentei directive prin instituirea unui grup sectorial al organismelor notificate. Agenția sprijină activitățile organismelor notificate în conformitate cu articolul 24 din Regulamentul (UE) 2016/796.	42	<b>Coordonarea organismelor notificate</b> Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, în cadrul procesului de monitorizare, se asigură că organismele notificate în temeiul prezentei hotărâri participă la activitatea grupului sectorial al organismelor notificate coordonat de Comisia Europeană, în mod direct sau prin reprezentanți desemnați.	Nu se transpune. Sarcina COM.

45	<b>Organisme desemnate</b>		
(1)	Cerințele privind organismele de evaluare a conformității stabilite la articolele 30-34 se aplică și organismelor desemnate în temeiul articolului 15 alineatul (8), cu excepția:	(1)	Cerințele privind organismele de evaluare a conformității stabilite la art. 29 - 33 se aplică și organismelor desemnate în temeiul art. 14 alin. (8), cu excepția:
	(a) competențelor necesare ale personalului său în temeiul articolului 32 alineatul (1) litera (c), în cazul în care organismul desemnat deține cunoștințele și înțelegerea corespunzătoare cu privire la dreptul intern;		a) competențelor necesare ale personalului său conform art. 31 alin. (1) lit. c), în cazul în care organismul desemnat deține cunoștințele și înțelegerea corespunzătoare cu privire la legislația națională;
	(b) în ceea ce privește documentele care trebuie puse la dispoziția autorității de notificare în temeiul articolului 34 alineatul (4), organismul desemnat include documentele referitoare la activitatea desfășurată de filiale sau subcontractanți în temeiul normelor naționale relevante.		b) în ceea ce privește documentele care trebuie puse la dispoziția Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor conform art. 33 alin. (4), organismul desemnat incluzând documentele referitoare la activitatea desfășurată de filiale sau subcontractanți în temeiul normelor naționale relevante.
(2)	Obligațiile operaționale prevăzute la articolul 41 se aplică, de asemenea, organismelor desemnate în temeiul articolului 15 alineatul (8), cu excepția cazului în care respectivele obligații fac trimitere la normele naționale în locul STI.	(2)	Obligațiile operaționale prevăzute la art. 39 se aplică, de asemenea, organismelor desemnate, cu excepția cazului în care respectivele obligații fac trimitere la normele naționale în locul S.T.I.
(3)	Obligația de informare prevăzută la articolul 42 alienatul (1) se aplică și organismelor desemnate, care informează statele membre în consecință.	(3)	Obligația de informare prevăzută la art. 40, alin. (1) se aplică și organismelor desemnate, care informează Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor în consecință.
	<b>CAPITOLUL VII REGISTRE</b>		<b>CAPITOLUL VII Registre</b>
46	<b>Sistemul de numerotare a vehiculelor</b>	44	<b>Sistemul de numerotare a vehiculelor</b>
(1)	În momentul înmatriculării în conformitate cu articolul 22, fiecărui vehicul i se alocă un	(1)	În momentul înregistrării în conformitate cu art. 21, fiecărui vehicul i se atribuie un

	număr european de vehicul (NEV) de către autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare. Fiecare vehicul este marcat cu un NEV atribuit.		număr european de vehicul, denumit în continuare NEV, de către Organismul Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române. Fiecare vehicul este marcat cu NEV atribuit.		
(2)	Specificațiile privind NEV sunt stabilite în măsurile menționate la articolul 47 alineatul (2), în conformitate cu STI relevante.	(2)	Specificațiile privind NEV sunt stabilite în măsurile menționate la art. 45, alin. (2), în conformitate cu S.T.I. relevante		
(3)	Unui vehicul i se alocă un NEV doar o singură dată, dacă măsurile menționate la articolul 47 alineatul (2) nu prevăd altfel, în conformitate cu STI relevante.	(3)	Unui vehicul i se atribuie un NEV doar o singură dată, dacă măsurile prevăzute la art. 45 alin. (2) nu prevăd altfel, în conformitate cu S.T.I. relevante.		
(4)	În polița alineatului (1), în cazul vehiculelor care circulă sau care sunt destinate să circule dinspre sau înspre țări terțe în care ecartamentul este diferit de cel din rețeaua feroviară principală din cadrul Uniunii, statele membre pot accepta vehiculele identificate în mod clar în conformitate cu un sistem de codificare diferit.	(4)	Prin excepție de la alin. (1), în cazul vehiculelor care circulă sau care sunt destinate să circule dinspre sau înspre țări terțe vecine României în care ecartamentul este diferit de cel din rețeaua feroviară principală din cadrul Spațiului Economic European, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate accepta vehiculele identificate în mod clar în conformitate cu un sistem de codificare diferit.		
<b>47</b>	<b>Registrele vehiculelor</b>	<b>45</b>	<b>Registrele vehiculelor</b>		
(1)	Până când registrul european al vehiculelor menționat la alineatul (5) va fi operațional, fiecare stat membru ține un registrul național al vehiculelor. Acest registrul:	(1)	Până când Registrul european al vehiculelor prevăzut la alin. (4) va fi operațional, Organismul Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române ține un Registrul național al vehiculelor. Acest registrul:		
	(a) respectă specificațiile comune menționate la alineatul (2);		a) respectă specificațiile comune prevăzute la alin. (2);		
	(b) este actualizat de către un organism independent de orice întreprindere feroviară;		b) este actualizat de către un organism independent de orice operator de transport feroviar;		

<p>(c) este accesibil autorităților naționale de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 22 din Directiva (UE) 2016/798; de asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE, agenției, întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură, precum și persoanelor sau organizațiilor care înmatriculează vehicule sau care sunt identificate în registrul.</p>		<p>c) este accesibil autorităților naționale de siguranță și organismelor de investigație din statele membre. De asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare din statele membre, Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, Agenției, operatorilor de transport feroviar și administratorilor de infrastructură, precum și persoanelor sau organizațiilor care înregistrează vehicule sau care sunt identificate în registrul.</p>		
<p>(2) Comisia adoptă specificații comune pentru registrele naționale ale vehiculelor, în ceea ce privește conținutul acestora, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor, prin intermediul unor acte de punere în aplicare.</p>	(2)	<p>Registru național al vehiculelor respectă specificațiile comune adoptate de Comisia Europeană prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în ceea ce privește conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor.</p>		<p>Nu se transpune. Sarcina COM.</p>
<p>(3) Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).</p>	(3)	<p>Registru național al vehiculelor conține cel puțin următoarele elemente :</p>		
<p>(a) NEV-urile;</p>		<p>a) NEV;</p>		
<p>(b) trimiteri la declarația de verificare „CE” și la organismul emitent;</p>		<p>b) trimiteri la declarația de verificare „CE” și la organismul emitent;</p>		
<p>(c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate menționat la articolul 48;</p>		<p>c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate prevăzut la art. 46;</p>		
<p>(d) identificarea proprietarului și a deținătorului vehiculului;</p>		<p>d) identificarea proprietarului și a deținătorului vehiculului;</p>		

	(e) restricții privind utilizarea vehiculului;		e) restricții privind utilizarea vehiculului; f) trimiteri la entitatea responsabilă cu întreținerea vehiculului		
	(f) trimiteri la entitatea responsabilă cu întreținerea.				
(4)	Atât timp cât registrele naționale ale vehiculelor din statele membre nu sunt interconectate în conformitate cu specificația menționată la alineatul (2), fiecare stat membru își actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în registrul său în ceea ce privește datele care îl interesează.	(4)	Organismul Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în Registrul Național al Vehiculelor în ceea ce privește datele care îl interesează.		
(5)	În vederea reducerii sarcinilor administrative și a costurilor nejustificate pentru statele membre și pentru părțile interesate, până la 16 iunie 2018, Comisia, ținând cont de rezultatul unei analize cost-beneficiu, adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, specificațiile tehnice și funcționale ale registrului european al vehiculelor care ar încorpora registrele naționale ale vehiculelor, pentru a asigura tuturor utilizatorilor o interfață armonizată pentru înregistrarea vehiculelor și gestionarea datelor. Se aplică alineatul (1) literale (b) și (c) și alineatul (3). Aceste specificații includ conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor, precum și etapele migrației.	(5)	Registrul european al vehiculelor încorporează registrele naționale ale vehiculelor ale statelor membre, pentru a asigura tuturor utilizatorilor o interfață armonizată pentru înregistrarea vehiculelor și gestionarea datelor.		Se menține transmiterea, sarcina COM.
	Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3) și pe baza unei recomandări din partea agenției.				Nu se transpune. Nu se transpune. Sarcina COM.
	Registrul european al vehiculelor este elaborat luându-se în considerare aplicațiile informatice	(6)	În conformitate cu art.47 alin. (5) din Directiva (UE) 2016/797, registrul		



	<p>și registrele deja create de agenție și de statele membre, cum ar fi Registrul centralizat european virtual al vehiculelor conectat la registrele naționale ale vehiculelor. Registrul european al vehiculelor devine operațional până la 16 iunie 2021.</p>		<p>european al vehiculelor este elaborat luându-se în considerare aplicațiile informatice și registrele deja create de Agenție și de statele membre, cum ar fi Registrul centralizat european virtual al vehiculelor conectat la registrele naționale ale vehiculelor, și devine operațional până la 16 iunie 2021.</p>		
(6)	<p>Deținătorul declară imediat statului membru în care a fost înmatriculat vehiculul orice modificare a datelor introduse în registrele vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înmatricula un vehicul.</p>	(7)	<p>Dacă vehiculul a fost înregistrat în România, deținătorul acestuia declară imediat Organismului Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române care a înregistrat vehiculul despre orice modificare a datelor introduse în registrele vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înregistra un vehicul.</p>		
(7)	<p>În cazul vehiculelor autorizate pentru prima dată într-o țară și utilizate ulterior într-un stat membru, respectivul stat membru garantează că datele referitoare la vehiculele în cauză, incluzând cel puțin datele referitoare la deținătorul vehiculului, entitatea responsabilă cu întreținerea acestuia și restricțiile privind modul de utilizare a vehiculului, pot fi recuperate prin intermediul unui registru al vehiculelor sau sunt puse la dispoziție în alt mod, într-un format ușor de citit și fără întârziere și în conformitate cu aceeași principii nediscriminatorii care se aplică în cazul datelor similare dintr-un registru al vehiculelor.</p>	(8)	<p>În cazul vehiculelor autorizate pentru prima dată într-o țară și utilizate ulterior pe teritoriul României, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română garantează că datele referitoare la vehiculele în cauză, incluzând cel puțin datele referitoare la deținătorul vehiculului, entitatea responsabilă cu întreținerea acestuia și restricțiile privind modul de utilizare a vehiculului, pot fi recuperate prin intermediul unui registru al vehiculelor sau sunt puse la dispoziție în alt mod, într-un format ușor de citit și fără întârziere și în conformitate cu aceeași principii nediscriminatorii care se aplică în cazul datelor similare dintr-un registru al vehiculelor.</p>		
48	<p><b>Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate</b></p>	46	<p><b>Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate</b></p>		<p>Nu se transpune. Sarcina ERA.</p>

(1)	<p>Agentia creează și păstrează un registru al autorizațiilor de introducere pe piață a tipurilor de vehicule, eliberate în conformitate cu articolul 24. Acest registru:</p> <p>(a) este public și accesibil în format electronic;</p> <p>(b) respectă specificațiile comune menționate la alineatul (2);</p> <p>(c) este conectat cu registrele relevante ale vehiculelor.</p>	(1)	<p>Un registru european al autorizațiilor de introducere pe piață a tipurilor de vehicule eliberate în conformitate cu art. 23 este creat și menținut de Agenție în conformitate cu art. 48 din Directiva (UE) 2016/797. Acest registru:</p> <p>a) este public și accesibil în format electronic;</p> <p>b) respectă specificațiile comune prevăzute la alin. (2);</p> <p>c) este conectat cu registrele relevante ale vehiculelor.</p>
(2)	<p>Comisia adoptă specificații comune pentru registrul tipurilor de vehicule autorizate referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultarea datelor, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivvele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3).</p>	(2)	<p>Specificațiile comune pentru registrul european al tipurilor de vehicule autorizate, adoptate de Comisia Europeană prin intermediul unor acte de punere în aplicare, se referă la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultarea datelor.</p>
(3)	<p>Registrul conține, în cazul fiecărui tip de vehicul, cel puțin următoarele elemente:</p> <p>(a) caracteristicile tehnice, inclusiv cele legate de accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, ale tipului de vehicul, astfel cum sunt definite în STI relevante;</p>	(3)	<p>Registrul conține, în cazul fiecărui tip de vehicul, cel puțin următoarele elemente :</p> <p>a) caracteristicile tehnice, inclusiv cele legate de accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, ale tipului de vehicul, astfel cum sunt definite în S.T.I. relevante;</p>
	(b) denumirea producătorului;		b) denumirea producătorului;
	(c) datele autorizațiilor privind zona de utilizare pentru un tip de vehicul, inclusiv orice restricție sau retragere.		c) datele autorizațiilor privind zona de utilizare pentru un tip de vehicul, inclusiv orice restricție sau retragere.
49	Registrul de infrastructură	47	Registrul de infrastructură

(1) Fiecare stat membru se asigură că este publicat un registru de infrastructură care să indice valorile parametrilor de rețea ai fiecărui subsistem sau ai fiecărei părți de subsistem în cauză, astfel cum se prevede în STT relevante.	(1)	Organismul Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române publică un registru de infrastructură care să indice valorile parametrilor de rețea ai fiecărui subsistem sau ai fiecărei părți de subsistem în cauză, astfel cum se prevede în S.T.I. relevante.		
(2) Valorile parametrilor înregistrate în registrul de infrastructură se utilizează în combinație cu valorile parametrilor înregistrate în autorizația de introducere pe piață a vehiculului pentru a verifica compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea.	(2)	Valorile parametrilor înregistrate în registrul de infrastructură se utilizează în combinație cu valorile parametrilor înregistrate în autorizația de introducere pe piață a vehiculului pentru a verifica compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea.		
(3) Registrul de infrastructură poate stipula condiții de utilizare a instalațiilor fixe, precum și alte restricții.	(3)	Registrul de infrastructură poate stipula condiții de utilizare a instalațiilor fixe, precum și alte restricții.		
(4) Fiecare stat membru se asigură că registrul de infrastructură este actualizat în conformitate cu alineatul (5).	(4)	Organismul Notificat Feroviar Român din cadrul Autorității Feroviare Române actualizează registrul de infrastructură în conformitate cu prevederile art. 49, alin. (5) din Directiva 2016/797.		
(5) Comisia adoptă specificații comune pentru registrul de infrastructură referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (3)				Nu se transpune. Sarcina COM.
<b>50</b> CAPITOLUL VIII DISPOZIȚII TRANZITORII ȘI FINALE Exercitarea delegării		CAPITOLUL VIII Dispoziții tranzitorii și finale		

(1)	Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.			Nu se transpune. Sarcina COM.
(2)	Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (1) este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani începând de la 15 iunie 2016. Cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani, Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.		Nu se transpune. Sarcina COM.	
(3)	Este deosebit de important ca Comisia să își urmeze practica obișnuită și să poarte consultări cu experți, inclusiv cu experți ai statelor membre, înainte de a adopta respectivele acte delegate.		Nu se transpune. Sarcina COM.	
(4)	Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (1) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere validității actelor delegate care sunt deja în vigoare.		Nu se transpune. Sarcina Parlamentului European	
(5)	De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.		Nu se transpune. Sarcina COM.	
(6)	Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (1) intră în vigoare numai în cazul în			

	care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliul sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.				
<b>51</b>	<b>Procedura comitetelor</b>				
(1)	Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE a Consiliului ( 1 ). Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.				Nu se transpune. Sarcina COM.
(2)	Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.				
(3)	Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.				Nu se transpune. Sarcina COM.
<b>52</b>	<b>Motivare</b>	<b>48</b>	<b>Motivare</b>		
	Orice decizie luată în temeiul prezentei directive privind evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate sau verificarea subsistemelor care formează sistemul feroviar al Uniunii și orice decizie adoptată în conformitate cu articolele 7, 12 și 17 prevede în detaliu motivele pe care se întemeiază. Decizia este notificată părții în	(1)	Orice decizie luată în temeiul prezentei hotărâri privind evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate sau verificarea subsistemelor care formează sistemul feroviar și orice decizie adoptată în conformitate cu art. 6, 11 și 16 prevăd în detaliu motivele pe care se întemeiază.		

	cauză în cel mai scurt timp posibil, împreună cu indicarea căilor de atac disponibile în temeiul dreptului în vigoare în statul membru în cauză și a termenelor acordate în care acestea pot fi exercitate		Decizia este notificată părții în cauză în cel mai scurt timp posibil, împreună cu indicarea căilor de atac disponibile în temeiul legislației în vigoare și a termenelor acordate în care acestea pot fi exercitate.		
53	<b>Raportare și informare</b>				Nu se transpune. Sarcina COM.
(1)	Până la 16 iunie 2018, Comisia transmite un raport privind progresele înregistrate în pregătirea rolului consolidat al agenției în temeiul prezentei directive. În plus, la fiecare trei ani și pentru prima dată la trei ani de la încheierea perioadei de tranziție prevăzută la articolul 54, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate în realizarea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și funcționarea agenției în acest context. Raportul include totodată o evaluare a punerii în aplicare și a utilizării registrelor menționate la articolul VII și o analiză a cazurilor stabilite la articolul 7 și a aplicării articolului V, evaluând în special funcționarea acordurilor de cooperare încheiate între agenție și autoritățile naționale de siguranță. În sensul primului raport care urmează încheierii perioadei de tranziție, Comisia desfășoară consultări extinse cu părțile interesate relevante și stabilește un program care să permită evaluarea progreselor. Dacă este oportun pe baza analizei menționate, Comisia propune măsuri legislative, inclusiv măsuri pentru rolul viitor al agenției în consolidarea interoperabilității.	(2)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicărilor poate solicita Agenției informații asupra nivelului de		Se menține trimiterea. Sarcina ERA.
(2)	Agenția dezvoltă și actualizează periodic un instrument care poate furniza, la cererea unui stat membru, a Parlamentului European sau a	(2)	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicărilor poate solicita Agenției informații asupra nivelului de		Se menține trimiterea. Sarcina ERA.

	Comisiei, o perspectivă generală asupra nivelului de interoperabilitate al sistemului feroviar al Uniunii. Instrumentul utilizează informațiile conținute în registrele prevăzute în capitolul VII.		interoperabilitate al sistemului feroviar al Spațiului Economic European în conformitate cu art. 53 alin. (2) din Directiva (UE) 2016/797.	
<b>54</b>	<b>Regimul tranzitoriu pentru utilizarea vehiculelor</b>	<b>49</b>	<b>Regimul tranzitoriu pentru utilizarea vehiculelor</b>	
(1)	Fără a aduce atingere alineatului (4) din prezentul articol, vehiculele care trebuie să fie autorizate în perioada cuprinsă între 15 iunie 2016 și 16 iunie 2019 fac obiectul dispozițiilor prevăzute în capitolul V al Directivei 2008/57/CE.			Nu se transpune. Legislația în vigoare se aplică până la abrogare.
(2)	Autorizațiile de punere în funcțiune a vehiculelor care au fost acordate în temeiul alineatului (1), și orice alte autorizații acordate anterior datei de 15 iunie 2016, inclusiv autorizațiile emise în temeiul unor acorduri internaționale, în special RIC (Regolamento Internazionale Carozze) și RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), rămân valabile în conformitate cu condițiile în care au fost acordate.	(1)	Autorizațiile acordate în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările ulterioare, inclusiv autorizațiile emise în temeiul unor acorduri internaționale, în special RIC (Regolamento Internazionale Carozze) și RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), rămân valabile în conformitate cu condițiile în care au fost acordate.	
(3)	Vehiculele autorizate pentru punerea în funcțiune în temeiul alineatelor (1) și (2) primesc o nouă autorizație de introducere pe piață a unui vehicul pentru a funcționa într-una sau mai multe rețele care nu sunt încă acoperite de autorizație. Introducerea pe piață în aceste rețele suplimentare este supusă articolului 21.	(2)	Vehiculele autorizate pentru punerea în funcțiune în temeiul alin. (1) primesc o nouă autorizație de introducere pe piață a unui vehicul pentru a funcționa într-una sau mai multe rețele care nu sunt încă acoperite de autorizație. Introducerea pe piață în aceste rețele suplimentare este supusă prevederilor art. 20.	
(4)	Cel mai târziu începând cu 16 iunie 2019 agenția îndeplinește atribuțiile de autorizare în temeiul articolelor 21 și 24, precum și atribuțiile menționate la articolul 19, în ceea ce			Nu se transpune. Sarcina ERA.

	privește zonele de utilizare din statele membre care nu au transmis notificări agenției și Comisiei în conformitate cu articolul 57 alineatul (2). Prin derogare de la articolele 21 și 24, autoritățile naționale de siguranță din statele membre care au notificat agenția și Comisia în temeiul articolului 57 alineatul (2) pot continua să elibereze autorizații în conformitate cu Directiva 2008/57/CE până la 16 iunie 2020.				
<b>55</b>	<b>Alte dispoziții tranzitorii</b>	<b>50</b>	<b>Alte dispoziții tranzitorii</b>		
(1)	Anexele IV, V, VII și IX la Directiva 2008/57/CE se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare corespunzătoare menționate la articolul 7 alineatul (5), articolul 9 alineatul (4), articolul 14 alineatul (10) și articolul 15 alineatul (9) din prezenta directivă.	(1)	Anexele nr. 4, 5, 7 și 9 la Hotărârea Guvernului nr. 877/2010, cu modificările ulterioare, se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare corespunzătoare, stabilite de Comisia Europeană, prevăzute la art. 7 alin. (5), art. 9 alin. (4), art. 14 alin. (10) și art. 15 alin. (9) din Directiva (UE) 2016/797.		Se menține transmiterea. Sarcina COM.
(2)	Directiva 2008/57/CE continuă să se aplice în ceea ce privește proiectele terestre ERTMS care urmează să fie puse în funcțiune în perioada cuprinsă între 15 iunie 2016 și 16 iunie 2019.				Nu se transpune. Legislația în vigoare se aplică până la abrogare.
(3)	Proiectele pentru care etapa de contractare sau de licitație a fost finalizată înainte de 16 iunie 2019 nu fac obiectul pre-autorizării de către agenție menționată la articolul 19.	(2)	Proiectele pentru care etapa de contractare sau de licitație a fost finalizată înainte de 16 iunie 2019 nu fac obiectul preautorizării de către Agenție, prevăzută la art. 19 din Directiva (UE) 2016/797.		Se menține transmiterea. Sarcina ERA.
(4)	Până la 16 iunie 2031, opțiunile incluse în contractele care au fost semnate înainte de 15 iunie 2016 nu fac obiectul pre-autorizării de către agenție, menționată la articolul 19, chiar dacă acestea sunt exercitate după 15 iunie 2016.	(3)	Până la 16 iunie 2031, opțiunile incluse în contractele care au fost semnate înainte de 15 iunie 2016 nu fac obiectul preautorizării de către Agenție, prevăzută la art. 19 din Directiva (UE) 2016/797,		Se menține transmiterea. Sarcina ERA



	<p>(5) Înainte de a autoriza punerea în funcțiune a oricărui echipament ERTMS terestru care nu a făcut obiectul preautorizării de către agenție menționată la articolul 19, autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția pentru a se asigura faptul că soluțiile tehnice sunt pe deplin interoperabile, în conformitate cu articolul 30 alineatul (3) și articolul 31 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.</p>	(4)	<p>chiar dacă acestea sunt exercitate după 15 iunie 2016.</p> <p>Înainte de a autoriza punerea în funcțiune a oricărui echipament ERTMS terestru care nu a făcut obiectul preautorizării de către Agenție, prevăzută la art. 19 din Directiva (UE) 2016/797, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu Agenția pentru a se asigura faptul că soluțiile tehnice sunt pe deplin interoperabile, în conformitate cu art. 30 alin. (3) și art. 31 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.</p>		<p>Se menține transmiterea. Sarcina ERA</p>
56	<p><b>Recomandări și avize ale agenției</b></p> <p>Agenția furnizează recomandări și avize în conformitate cu articolul 19 din Regulamentul (UE) 2016/796 în scopul aplicării prezentei directive. Atunci când acest lucru este relevant, recomandările și avizele sunt luate în considerare la elaborarea actelor de punere în aplicare în temeiul prezentei directive.</p>	(5)	<p>Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor comunică Comisiei Europene textele principalelor dispoziții din legislația internă pe care le adoptă în domeniul reglementat din prezenta hotărâre.</p>		<p>Nu se transpune. Sarcina ERA.</p>
57	<p><b>Transpunere</b></p>				
(1)	<p>Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma articolelor 1 și 2, articolului 7 alineatele (1)-(4) și (6), articolului 8, articolului 9 alineatul (1), articolului 10 alineatul (5), articolului 11 alineatele (1), (3) și (4), articolelor 12, 13 și 14, articolului 15 alineatele (1)-(8), articolului 16,</p>				

	<p>articolului 18, articolului 19 alineatul (3), articolelor 21-39, articolului 40 alineatul (2), articolelor 41, 42, 44, 45 și 46, articolului 47 alineatele (1), (3), (4) și (7), articolului 49 alineatele (1)-(4), articolului 54 și anexelor I, II, III și IV până la 16 iunie 2019.</p> <p>Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor dispoziții.</p>				
(2)	<p>Statele membre pot prelungi perioada de transpunere menționată la alineatul (1) cu un an. În acest scop, până la 16 decembrie 2018, statele membre care nu asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative în perioada de transpunere menționată la alineatul (1) notifică acest lucru agenției și Comisiei și prezintă motivele pentru această prelungire.</p>				Nu este cazul.
(3)	<p>Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Acestea conțin, de asemenea, o mențiune care precizează că trimerile din cuprinsul actelor cu putere de lege și al actelor administrative în vigoare, la directivele abrogate prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri și modalitatea de formulare a respectivei mențiuni.</p>				
(4)	<p>Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.</p>	(5)	<p>Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor comunică Comisiei Europene textele principalelor dispoziții din legislația internă pe care le adoptă în domeniul reglementat din prezenta hotărâre.</p>		

<p>(5) Obligațiile de transpunere și punere în aplicare a articolului 13, articolului 14 alineatele (1)-(8), (11) și (12), articolului 15 alineatele (1)-(9), articolului 16 alineatul (1), articolelor 19-26, articolelor 45, 46 și 47, articolului 49 alineatele (1)-(4) și articolului 54 din prezenta directivă nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriile acestora nu există un sistem feroviar.</p> <p>Cu toate acestea, imediat ce o entitate publică sau privată depune o cerere oficială de construire a unei linii de cale ferată care să fie exploataată de una sau mai multe întreprinderi feroviare, statele membre în cauză adoptă măsuri pentru a pune în aplicare articolele menționate la primul paragraf, în termen de doi ani de la primirea cererii.</p>				Nu este cazul.
<p><b>58</b> <b>Abrogare</b></p> <p>Directiva 2008/57/CE, astfel cum a fost modificată de directivele enumerate în anexa V partea A se abrogă de la 16 iunie 2020, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern a directivei prevăzute în anexa V partea B.</p> <p>Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citează în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VI.</p>	<b>51</b>	<p><b>Abrogare</b></p> <p>Hotărârea Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 663 din 26 septembrie 2010, cu modificările ulterioare, se abrogă la data intrării în vigoare a acestei hotărâri.</p> <p>Ori de câte ori într-un act normativ anterior se face trimitere la Hotărârea Guvernului nr. 877/2010, cu modificările ulterioare, trimiterea se va considera făcută la dispozițiile corespunzătoare din prezenta hotărâre.</p>		
	<b>52</b>	<p><b>Anexe</b></p> <p>Anexele nr. 1 - 4 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.</p>		
<b>59</b>		<b>Intrarea în vigoare</b>		

	Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.			
<b>60</b>	<b>Destinatari</b>			
	Prezenta directivă se adresează statelor membre			
			Prezenta hotărâre transpune în totalitate Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 138 din 26 mai 2016.	
	<b>ANEXA I ELEMENTELE SISTEMULUI FEROVIAR AL UNIUNII</b>		<b>ANEXA Nr. 1 ELEMENTELE SISTEMULUI FEROVIAR</b>	
<b>1.</b>	<b>Rețeaua</b>	<b>1.</b>	<b>Rețeaua</b>	
	În sensul prezentei directive, rețeaua Uniunii include următoarele elemente:		În sensul prezentei hotărâri, rețeaua feroviară include următoarele elemente:	
	(a) linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale cu sau mai mari de 250 km/h;		a) linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale cu sau mai mari de 250 km/h;	
	(b) linii special modernizate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;		b) linii special modernizate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;	
	(c) linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici speciale din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană, la care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include liniile de interconectare între rețelele de mare viteză și cele convenționale,		c) linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici speciale din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană, la care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include liniile de	

	Liniiile din stații, liniile de acces către terminale, depouri etc. pe care materialul rulant „de mare viteză” circulă cu viteză convențională;		interconectare între rețelele de mare viteză și cele convenționale, liniile din stații, liniile de acces către terminale, depouri și altele asemenea pe care materialul rulant „de mare viteză” circulă cu viteză convențională;		
	(d) linii convenționale destinate serviciilor pentru călători;		d) linii convenționale destinate serviciilor de transport de călători;		
	(e) linii convenționale destinate traficului mixt (călători și marfă);		e) linii convenționale destinate traficului mixt - călători și marfă;		
	(f) linii convenționale destinate serviciilor de transport de marfă;		f) linii convenționale destinate serviciilor de transport de marfă;		
	(g) noduri de călători;		g) noduri de călători;		
	(h) noduri de marfă, inclusiv terminale intermodale;		h) noduri de marfă, inclusiv terminale intermodale;		
	(i) linii de legătură între elementele de mai sus.		i) linii de legătură între elementele de mai sus.		
	Această rețea include sisteme de management al traficului, de localizare și navigație, instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători pe distanțe mari și serviciilor de transport de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatari sigure și armonioase a rețelei, precum și a unui management eficient al traficului.		Această rețea include sisteme de management al traficului, de localizare și navigație, instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători pe distanțe mari și serviciilor de transport de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatari sigure și armonioase a rețelei, precum și a unui management eficient al traficului.		
2.	<b>Vehicle</b> În scopul prezentei directive, vehiculele Uniunii cuprind toate vehiculele adecvate deplasării pe întreaga rețea a Uniunii sau pe o parte a acesteia:	2.	<b>Vehicle</b> În sensul prezentei hotărâri, vehiculele cuprind toate vehiculele apte să circule pe întreaga rețea feroviară sau pe o parte a acesteia, respectiv:		
	— locomotivele și materialul rulant pentru trenurile de călători, inclusiv unitățile de tracțiune termică sau electrică, trenurile de		a) locomotivele și materialul rulant pentru trenurile de călători, inclusiv unitățile de tracțiune termică sau electrică, trenurile de călători		

	călători autopropulsate cu motoare termice sau electrice, și vagoanele de călători;		autopropulsate cu motoare termice sau electrice și vagoanele de călători;	
	— vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele cu platformă joasă destinate întregii rețele și vehiculele destinate transportului de camioane;		b) vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele cu platformă joasă destinate întregii rețele și vehiculele destinate transportului de camioane;	
	— vehiculele speciale, precum mașinile de cale.		c) vehiculele speciale, precum mașinile de cale și altele asemenea.	
	Această listă de vehicule le include pe cele special concepute să funcționeze pe diferite linii de mare viteză, astfel cum sunt descrise la punctul 1		Această listă de vehicule le include și pe cele special concepute să funcționeze pe diferite linii de mare viteză, astfel cum sunt descrise la pct. 1.	
	<b>ANEXA II</b>		<b>ANEXA Nr. 2</b>	
	<b>SUBSISTEME</b>		<b>SUBSISTEME</b>	
1.	Lista subsistemelor	1.	Lista subsistemelor	
	În sensul prezentei directive, sistemul care constituie sistemul feroviar al Uniunii poate fi divizat în următoarele subsisteme:		În sensul prezentei hotărâri, sistemul care constituie sistemul feroviar poate fi divizat în următoarele subsisteme:	
	(a) din domeniul structural:		a) din domeniul structural:	
	— infrastructură;		- infrastructură;	
	— energie;		- energie;	
	— control-comandă și semnalizare terestre;		- control-comandă și semnalizare terestre;	
	— control-comandă și semnalizare la bord;		- control-comandă și semnalizare la bord;	
	— material rulant; sau		- material rulant;	
	(b) din domeniul funcțional:		b) din domeniul funcțional:	
	— operare și management al traficului;		- operare și gestionare a traficului;	
	— întreținere;		- întreținere;	
	— aplicații telematice pentru serviciile de transport călători și marfă.		- aplicații telematice pentru serviciile de transport de călători și de marfă.	
2.	Descrierea subsistemelor	2.	Descrierea subsistemelor	
	Pentru fiecare subsistem sau parte a unui subsistem, lista elementelor constitutive și a aspectelor referitoare la interoperabilitate este propusă de agenție în momentul elaborării proiectului de STI relevantă. Fără a aduce		Pentru fiecare subsistem sau parte a unui subsistem, lista elementelor constitutive și a aspectelor referitoare la interoperabilitate este propusă de Agenție în momentul elaborării proiectului de	

	atingere determinării aspectelor și elementelor constitutive referitoare la interoperabilitate sau ordinii în care acestea vor face obiectul STL, subsistemele includ:		S.T.I. relevantă. Fără a aduce atingere determinării aspectelor și elementelor constitutive referitoare la interoperabilitate sau ordinii în care acestea vor face obiectul S.T.I., subsistemele includ:		
	2.1. Infrastructură		2.1. <i>Infrastructură</i>		
	Linia ferată, macazurile, trecerile de nivel, lucrările de artă (poduri, tuneluri etc.), elementele stațiilor care au legătură cu transportul feroviar (inclusiv intrările, peronoale, zonele de acces, spațiile de servicii, toaletele și sistemele de informare, precum și caracteristicile lor de accesibilitate pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă), echipamentele de siguranță și de protecție..		Linia de cale ferată, macazurile, trecerile de nivel, lucrările de artă - poduri, tuneluri și altele asemenea, elementele stațiilor de cale ferată care au legătură cu transportul feroviar - inclusiv intrările, peronoale, zonele de acces, spațiile de servicii, toaletele și sistemele de informare, precum și caracteristicile lor de accesibilitate pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, echipamentele de siguranță și de protecție.		
	2.2. Energie		2.2. <i>Energie</i>		
	Sistemul de electrificare, inclusiv liniile aeriene și componentele terestre ale sistemului de măsurare a consumului de energie electrică, precum și sistemul de tarifare.		Sistemul de electrificare, inclusiv liniile aeriene și componentele terestre ale sistemului de măsurare a consumului de energie electrică, precum și sistemul de tarifare.		
	2.3. Control-comandă și semnalizare terestre		2.3. <i>Control-comandă și semnalizare terestre</i>		
	Toate echipamentele terestre necesare pentru a asigura siguranța și pentru a comanda și controla mișcările trenurilor autorizate să circule în rețea.		Toate echipamentele terestre necesare pentru a asigura siguranța și pentru a comanda și controla mișcările trenurilor autorizate să circule în rețea.		
	2.4. Control-comandă și semnalizare la bord		2.4. <i>Control-comandă și semnalizare la bord</i>		
	Toate echipamentele de bord necesare pentru a asigura siguranța și pentru a comanda și		Toate echipamentele de bord necesare pentru a asigura siguranța și pentru a		

<p>controla mișcările trenurilor autorizate să circule în rețea.</p>		<p>comanda și controla mișcările trenurilor autorizate să circule în rețea.</p>	
<p><b>2.5. Operarea și managementul traficului</b> Procedurile și echipamentele asociate care permit operarea coerentă a diferitelor subsisteme structurale, atât în cursul unei operați normale, cât și al unei operați în condiții de avarie, incluzând, în special, compunerea și conducerea trenurilor, planificarea și managementul traficului.</p>		<p><b>2.5. Operarea și gestionarea traficului</b> Procedurile și echipamentele asociate care permit operarea coerentă a diferitelor subsisteme structurale, atât în cursul unei operați normale, cât și al unei operați în condiții de avarie, incluzând, în special, compunerea și conducerea trenurilor, planificarea și gestionarea traficului.</p>	
<p>Calificările profesionale care pot fi necesare pentru efectuarea oricărui tip de serviciu feroviar</p>		<p>Calificările profesionale care pot fi necesare pentru efectuarea oricărui tip de serviciu feroviar.</p>	
<p><b>2.6. Aplicații telematice</b> În conformitate cu anexa I, acest subsistem cuprinde două elemente:</p>		<p><b>2.6. Aplicații telematice</b> În conformitate cu anexa nr. 1, acest subsistem cuprinde două elemente:</p>	
<p>(a) aplicații pentru serviciile destinate călătorilor, incluzând sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în cursul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte moduri de transport;</p>		<p>a) aplicații pentru serviciile de transport de călători, incluzând sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în cursul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte moduri de transport;</p>	
<p>(b) aplicații pentru servicii de transport de marfă, incluzând sistemele de informare (monitorizarea în timp real a mărfurilor și a trenurilor), sistemele de selectare și de alocare, sistemele de rezervare, plată și facturare, gestionarea legăturilor cu alte moduri de transport și eliberarea documentelor electronice însoțitoare.</p>		<p>b) aplicații pentru servicii de transport de marfă, incluzând sistemele de informare - monitorizarea în timp real a mărfurilor și a trenurilor, sistemele de selectare și de alocare, sistemele de rezervare, plată și facturare, gestionarea legăturilor cu alte moduri de transport și eliberarea documentelor electronice însoțitoare.</p>	
<p><b>2.7. Material rulant</b> Caroserie, sistem comandă și control pentru toate echipamentele trenului, dispozitive de</p>		<p><b>2.7. Material rulant</b> Structură, sistem de comandă și control pentru toate echipamentele trenului,</p>	



	caplare a curentului electric, unități de tracțiune și de transformare a energiei, echipamente de bord pentru măsurarea consumului de energie electrică și pentru măsurarea consumului de energie de frânare, cuplare și rulare (boghinuri, osii etc.) și suspensii, uși, interfețe om/mașină (mecanic, personal de bord și călători, incluzând caracteristicile de accesibilitate pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă), dispozitive de siguranță pasive sau active și dispozitive necesare pentru asigurarea sănătății călătorilor și a personalului de bord.		dispozitive de caplare a curentului electric, unități de tracțiune și de transformare a energiei, echipamente de bord pentru măsurarea consumului de energie electrică și pentru măsurarea consumului de energie de frânare, cuplare și rulare - boghinuri, osii și altele asemenea și suspensii, uși, interfețe om/mașină - mecanic, personal de bord și călători, incluzând caracteristicile de accesibilitate pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă), dispozitive de siguranță pasive sau active și dispozitive necesare pentru asigurarea sănătății călătorilor și a personalului de bord.		
	<b>2.8. Întreținere</b> Procedurile, echipamentele asociate, centrele logistice pentru lucrări de întreținere și componente de rezervă care efectuează întreținerea corectivă și preventivă obligatorie pentru asigurarea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și garantarea performanțelor cerute.		<b>2.8. Întreținere</b> Procedurile, echipamentele asociate, centrele logistice pentru lucrări de întreținere și componente de rezervă care efectuează întreținerea corectivă și preventivă obligatorie pentru asigurarea interoperabilității sistemului feroviar și garantarea performanțelor cerute.		
	<b>ANEXA III CERINȚE ESENȚIALE</b>		<b>ANEXA Nr. 3 CERINȚE ESENȚIALE</b>		
1.	<b>Cerințe generale</b>	1.	<b>Cerințe generale</b>		
	1.1. Siguranță		1.1. Siguranță		
	1.1.1. Proiectarea, construcția sau asamblarea, întreținerea și supravegherea componentelor critice pentru siguranță și, în special, a elementelor implicate în circulația trenurilor trebuie să garanteze siguranța la un nivel care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea, inclusiv pentru situații de avarie speciale.		1.1.1. Proiectarea, construcția sau asamblarea, întreținerea și supravegherea componentelor critice pentru siguranță și, în special, a elementelor implicate în circulația trenurilor trebuie să garanteze siguranța la un nivel care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea, inclusiv pentru situații de avarie speciale.		

<p>1.1.2. Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru garantarea deplasării sigure la viteză maximă autorizată. Parametrii echipamentului de frânare trebuie să garanteze posibilitatea de oprire într-o anumită distanță de frânare la viteză maximă autorizată.</p>		<p>1.1.2. Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru garantarea deplasării sigure la viteză maximă autorizată. Parametrii echipamentului de frânare trebuie să garanteze posibilitatea de oprire într-o anumită distanță de frânare la viteză maximă autorizată.</p>		
<p>1.1.3. Componentele folosite trebuie să reziste la solicitările normale sau excepționale specificate pe timpul duratei lor de funcționare. Consecințele în materie de siguranță ale unor defecțiuni accidentale trebuie limitate prin mijloace adecvate.</p>		<p>1.1.3. Componentele folosite trebuie să reziste la solicitările normale sau excepționale specificate pe timpul duratei lor de funcționare. Consecințele în materie de siguranță ale unor defecțiuni accidentale trebuie limitate prin mijloace corespunzătoare.</p>		
<p>1.1.4. Proiectarea instalațiilor fixe și a materialului rulant, precum și alegerea materialelor utilizate trebuie să urmărească limitarea producerii, a propagării și a efectelor focului și fumului în caz de incendiu.</p>		<p>1.1.4. Proiectarea instalațiilor fixe și a materialului rulant, precum și alegerea materialelor utilizate trebuie să urmărească limitarea producerii, a propagării și a efectelor focului și fumului în caz de incendiu.</p>		
<p>1.1.5. Orice dispozitive destinate a fi manevrate de utilizatori trebuie proiectate astfel încât să nu fie afectate funcționarea sigură a dispozitivelor sau sănătatea și siguranța utilizatorilor, în cazul unei utilizări previzibile care, cu toate acestea, nu respectă instrucțiunile afișate.</p>		<p>1.1.5. Orice dispozitive destinate a fi manevrate de utilizatori trebuie proiectate astfel încât să nu fie afectate funcționarea sigură a dispozitivelor sau sănătatea și siguranța utilizatorilor, în cazul unei utilizări previzibile care nu respectă instrucțiunile afișate.</p>		
<p>1.2. Fiabilitate și disponibilitate</p> <p>Monitorizarea și întreținerea componentelor fixe sau mobile care sunt implicate în circulația trenurilor trebuie să fie organizate, efectuate și cuantificate astfel încât să mențină funcționarea lor în condițiile proiectate.</p>		<p>1.2. Fiabilitate și disponibilitate</p> <p>Monitorizarea și întreținerea componentelor fixe sau mobile care sunt implicate în circulația trenurilor trebuie să fie organizate, efectuate și cuantificate astfel încât să mențină funcționarea lor în condițiile proiectate.</p>		
<p>1.3. Sănătate</p>		<p>1.3. Sănătate</p>		

<p>1.3.1. Materialele susceptibile, datorită modului de utilizare, să pună în pericol sănătatea persoanelor care au acces la ele nu trebuie utilizate în trenuri și infrastructuri feroviare.</p>		<p>1.3.1. Materialele susceptibile, datorită modului de utilizare, să pună în pericol sănătatea persoanelor care au acces la ele nu trebuie utilizate în trenuri și infrastructuri feroviare.</p>		
<p>1.3.2. Aceste materiale trebuie selectate, instalate și utilizate astfel încât să limiteze emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase, în special în caz de incendiu.</p>		<p>1.3.2. Aceste materiale trebuie selectate, instalate și utilizate astfel încât să limiteze emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase, în special în caz de incendiu.</p>		
<p>1.4. Protecția mediului</p> <p>1.4.1. Impactul asupra mediului al constituirii și funcționării sistemului feroviar trebuie să fie evaluat și luat în considerare în etapa de proiectare a sistemului, în conformitate cu dreptul Uniunii.</p>		<p>1.4. Protecția mediului</p> <p>1.4.1. Impactul asupra mediului al constituirii și funcționării sistemului feroviar trebuie să fie evaluat și luat în considerare în etapa de proiectare a sistemului, în conformitate cu legislația Uniunii Europene.</p>		
<p>1.4.2. Materialele folosite în trenuri și infrastructuri trebuie să împiedice emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase pentru mediu, în special în caz de incendiu.</p>		<p>1.4.2. Materialele folosite în trenuri și infrastructuri trebuie să împiedice emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase pentru mediu, în special în caz de incendiu.</p>		
<p>1.4.3. Materialul rulant și sistemele de alimentare cu energie trebuie proiectate și produse astfel încât să fie compatibile din punct de vedere electromagnetic cu instalațiile, echipamentele și rețelele publice sau private cu care ar putea să interfereze</p>		<p>1.4.3. Materialul rulant și sistemele de alimentare cu energie trebuie proiectate și produse astfel încât să fie compatibile din punct de vedere electromagnetic cu instalațiile, echipamentele și rețelele publice sau private cu care ar putea să interfereze.</p>		
<p>1.4.4. Proiectarea și exploatarea sistemului feroviar nu trebuie să genereze un nivel inadmisibil de emisii de zgomot.</p>		<p>1.4.4. Proiectarea și exploatarea sistemului feroviar nu trebuie să genereze un nivel inadmisibil de emisii de zgomot în:</p>		
<p>— în zonele apropiate infrastructurii feroviare, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 3 din Directiva 2012/34/UE; și</p>		<p>- zonele apropiate infrastructurii feroviare, astfel cum este definită la art. 3 pct. 12 din Legea nr. 202/2016 privind</p>		

	1.6.2. Sub sistemele „operațiunii” și „aplicații telematice pentru călători” trebuie să dețină funcționalitatea necesară facilitării accesului persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă pentru a le asigura accesul pe o bază egală cu celelalte persoane, prin evitarea sau eliminarea barierelor și prin alte măsuri adecvate.		părților relevante ale subsistemelor la care publicul are acces.		
2.	<b>Cerințe specifice fiecărui subsistem</b>	2.	<b>Cerințe specifice fiecărui subsistem</b>		
	2.1. Infrastructură		2.1. Infrastructură		
	2.1.1. Siguranță		2.1.1. Siguranță		
	Trebuie adoptate măsuri adecvate pentru a preveni accesul la instalații sau părțile neautorizate.		Trebuie adoptate măsuri corespunzătoare pentru a preveni accesul la instalații sau părțile neautorizate.		
	Trebuie adoptate măsuri de limitare a pericolelor la care sunt expuse persoanele, în special la trecerea trenurilor prin stații.		Trebuie adoptate măsuri de limitare a pericolelor la care sunt expuse persoanele, în special la trecerea trenurilor prin stații de cale ferată.		
	Infrastructura la care publicul are acces trebuie proiectată și realizată astfel încât să limiteze orice pericole pentru siguranța oamenilor (stabilitate, incendiu, acces, evacuare, persoane etc.).		Infrastructura la care publicul are acces trebuie proiectată și realizată astfel încât să limiteze orice pericole pentru siguranța persoanelor - stabilitate, incendiu, acces, evacuare, persoane și altele asemenea.		
	Este necesar să se adopte dispoziții corespunzătoare care să țină seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile și pe viaductele foarte lungi		Este necesar să se adopte dispoziții corespunzătoare care să țină seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile și pe viaductele foarte lungi.		
	2.1.2. Accesibilitate		2.1.2. Accesibilitate		
	Sub sistemele de infrastructură accesibile publicului trebuie să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă și persoanelor cu handicap, în conformitate cu punctul 1.6		Sub sistemele „infrastructură” accesibile publicului trebuie să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă și		

		persoanelor cu handicap, în conformitate cu pct. 1.6.		
	2.2. Energie	2.2. <i>Energie</i>		
	2.2.1. Siguranță	2.2.1. Siguranță		
	Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie trebuie să nu afecteze siguranța trenurilor și a persoanelor (utilizatori, personal de exploatare, locuitori din zona limitrofă căii ferate și terțe părți).	Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie trebuie să nu afecteze siguranța trenurilor și a persoanelor - utilizatori, personal de exploatare, locuitori din zona limitrofă căii ferate și terțe părți.		
	2.2.2. Protecția mediului	2.2.2. Protecția mediului		
	Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie electrică sau termică nu trebuie să perturbe mediul dincolo de limitele specificate.	Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie electrică sau termică nu trebuie să perturbe mediul dincolo de limitele specificate.		
	2.2.3. Compatibilitate tehnică	2.2.3. Compatibilitate tehnică		
	Sistemele utilizate pentru alimentarea cu electricitate/energie termică trebuie:	Sistemele utilizate pentru alimentarea cu electricitate/energie termică trebuie:		
	— să permită trenurilor atingerea nivelurilor de performanță specificate;	- să permită trenurilor atingerea nivelurilor de performanță specificate;		
	— în cazul sistemelor de alimentare cu energie electrică, să fie compatibile cu dispozitivele de captare din dotarea trenurilor.	- în cazul sistemelor de alimentare cu energie electrică, să fie compatibile cu dispozitivele de captare din dotarea trenurilor.		
	2.3. Control-comandă și semnalizare	2.3. <i>Control-comandă și semnalizare</i>		
	2.3.1. Siguranță	2.3.1. Siguranță		
	Instalațiile și procedurile de control-comandă și semnalizare utilizate trebuie să permită trenurilor să se deplaseze la un nivel de siguranță care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea. Sistemele control-comandă și semnalizare trebuie să permită în continuare circulația, în condiții de siguranță, a trenurilor cărora li s-a permis să circule în condiții de avarie.	Instalațiile și procedurile de control-comandă și semnalizare utilizate trebuie să permită trenurilor să circule la un nivel de siguranță care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea. Sistemele control-comandă și semnalizare trebuie să permită în continuare circulația, în condiții de siguranță, a trenurilor cărora li s-a permis să circule în condiții de avarie.		
	2.3.2. Compatibilitate tehnică	2.3.2. Compatibilitate tehnică		



<p>Întreaga infrastructură nouă și întregul material rulant nou, produse sau dezvoltate după adoptarea de sisteme compatibile control-comandă și semnalizare, trebuie să fie adaptate pentru utilizarea acestor sisteme.</p>	<p>Întreaga infrastructură nouă și întregul material rulant nou, produse sau dezvoltate după adoptarea de sisteme compatibile control-comandă și semnalizare, trebuie să fie adaptate pentru utilizarea acestor sisteme.</p>	
<p>Echipamentul de control-comandă și semnalizare instalat în cabinele mecanicilor de locomotivă trebuie să permită funcționarea normală, în condițiile specificate, pe tot parcursul sistemului feroviar.</p>	<p>Echipamentul de control-comandă și semnalizare instalat în cabinele mecanicilor de locomotivă trebuie să permită funcționarea normală, în condițiile specificate, pe tot parcursul sistemului feroviar.</p>	
<p>2.4. Material rulant</p>	<p>2.4. Material rulant</p>	
<p>2.4.1. Siguranță</p> <p>Structura materialului rulant și a legăturilor dintre vehicule trebuie să fie proiectată astfel încât să protejeze compartimentele călătorilor și ale mecanicilor în caz de coliziune sau de deraiere.</p>	<p>2.4.1. Siguranță</p> <p>Structura materialului rulant și a legăturilor dintre vehicule trebuie să fie proiectată astfel încât să protejeze compartimentele călătorilor și ale mecanicilor de locomotivă în caz de coliziune sau de deraiere.</p>	
<p>Echipamentele electrice trebuie să nu afecteze siguranța și funcționarea instalațiilor de control-comandă și semnalizare.</p>	<p>Echipamentele electrice trebuie să nu afecteze siguranța și funcționarea instalațiilor de control-comandă și semnalizare.</p>	
<p>Tehnicile de frânare și tensiunile exercitate trebuie să fie compatibile cu concepția șinelor, a lucrărilor de artă și a sistemelor de semnalizare.</p>	<p>Tehnicile de frânare și tensiunile exercitate trebuie să fie compatibile cu concepția șinelor, a lucrărilor de artă și a sistemelor de semnalizare.</p>	
<p>Trebuie adoptate măsuri pentru prevenirea accesului la componentele aflate sub tensiune, pentru a nu periclită siguranța persoanelor.</p>	<p>Trebuie adoptate măsuri pentru prevenirea accesului la componentele aflate sub tensiune, pentru a nu periclită siguranța persoanelor.</p>	
<p>În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită călătorilor să solicite mecanicului de locomotivă și personalului însoțitor să îi contacteze.</p>	<p>În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită călătorilor să informeze mecanicul de locomotivă și personalul însoțitor să îi contacteze.</p>	

<p>Trebuie să se asigure siguranța călătorilor la urcarea și la coborârea din trenuri. Ușile de acces trebuie să fie dotate cu un sistem de deschidere și închidere care să garanteze siguranța călătorilor.</p>		<p>Trebuie să se asigure siguranța călătorilor la urcarea și la coborârea din trenuri. Ușile de acces trebuie să fie dotate cu un sistem de deschidere și închidere care să garanteze siguranța călătorilor.</p>		
<p>Trebuie prevăzute și semnalizate ieșiri de siguranță.</p>		<p>Trebuie prevăzute și semnalizate ieșirile de siguranță.</p>		
<p>Este necesar să se adopte poziții corespunzătoare care să țină seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile foarte lungi.</p>		<p>Este necesar să se adopte poziții corespunzătoare care să țină seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile foarte lungi.</p>		
<p>Un sistem de iluminare în caz de urgență, de intensitate și durată suficientă, este obligatoriu la bordul trenurilor.</p>		<p>Un sistem de iluminare în caz de urgență, de intensitate și durată suficientă, este obligatoriu la bordul trenurilor.</p>		
<p>Trenurile trebuie să fie dotate cu un sistem de sonorizare care să permită personalului de bord să se adreseze călătorilor.</p>		<p>Trenurile trebuie să fie dotate cu un sistem de sonorizare care să permită personalului de bord să se adreseze călătorilor.</p>		
<p>Călătorilor trebuie să li se furnizeze informații detaliate și ușor de înțeles privind normele aplicabile atât în gări, cât și în trenuri.</p>		<p>Călătorilor trebuie să li se furnizeze informații detaliate și ușor de înțeles privind normele aplicabile atât în stații de cale ferată, cât și în trenuri.</p>		
<p>2.4.2. Fiabilitate și disponibilitate</p>		<p>2.4.2. Fiabilitate și disponibilitate</p>		
<p>Proiectarea echipamentelor esențiale, a echipamentelor de rulare, tracțiune și frânare și a sistemului de control-comandă trebuie să permită, într-o situație de avarie specifică, continuarea călătoriei fără consecințe nefavorabile pentru echipamentele care rămân în funcțiune.</p>		<p>Proiectarea echipamentelor esențiale, a echipamentelor de rulare, tracțiune și frânare și a sistemului de control-comandă trebuie să permită, într-o situație de avarie specifică, continuarea călătoriei fără consecințe nefavorabile pentru echipamentele care rămân în funcțiune.</p>		
<p>2.4.3. Compatibilitate tehnică.</p>		<p>2.4.3. Compatibilitate tehnică</p>		
<p>Echipamentul electric trebuie să fie compatibil cu funcționarea instalațiilor de control-comandă și semnalizare</p>		<p>Echipamentul electric trebuie să fie compatibil cu funcționarea instalațiilor de control-comandă și semnalizare.</p>		



<p>În cazul tracțiunii electrice, caracteristicile dispozitivelor de captare a curentului trebuie să permită trenurilor să se deplaseze în condițiile sistemelor de alimentare cu energie ale sistemului feroviar.</p>	<p>În cazul tracțiunii electrice, caracteristicile dispozitivelor de captare a curentului trebuie să permită trenurilor să se deplaseze în condițiile sistemelor de alimentare cu energie ale sistemului feroviar.</p>	
<p>Caracteristicile materialului rulant trebuie să permită deplasarea acestuia pe orice linie pe care este prevăzută funcționarea sa, ținând seama de condițiile climatice relevante.</p>	<p>Caracteristicile materialului rulant trebuie să permită deplasarea acestuia pe orice linie pe care este prevăzută funcționarea sa, ținându-se seama de condițiile climatice relevante.</p>	
<p><b>2.4.4. Controale</b> Trenurile trebuie dotate cu un dispozitiv de înregistrare. Datele captate de acest dispozitiv și prelucrarea informațiilor trebuie armonizate.</p>	<p><b>2.4.4. Controale</b> Trenurile trebuie dotate cu un dispozitiv de înregistrare. Datele captate de acest dispozitiv și prelucrarea informațiilor trebuie armonizate.</p>	
<p><b>2.4.5. Accesibilitate</b> Subsistemele de material rulant accesibile publicului trebuie să fie accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă în conformitate cu punctul 1.6</p>	<p><b>2.4.5. Accesibilitate</b> Subsistemele "material rulant" accesibile publicului trebuie să fie accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă în conformitate cu pct. 1.6.</p>	
<p><b>2.5. Întreținere</b></p>	<p><b>2.5. Întreținere</b></p>	
<p><b>2.5.1. Sănătate și securitate</b> Instalațiile tehnice și procedurile folosite în centrele de întreținere trebuie să asigure funcționarea în condiții de siguranță a subsistemului și să nu constituie un pericol pentru sănătate și siguranță.</p>	<p><b>2.5.1. Sănătate și securitate</b> Instalațiile tehnice și procedurile folosite în centrele de întreținere trebuie să asigure funcționarea în condiții de siguranță a subsistemului și să nu constituie un pericol pentru sănătate și siguranță.</p>	
<p><b>2.5.2. Protecția mediului</b> Instalațiile tehnice și procedurile utilizate în centrele de întreținere nu trebuie să depășească nivelurile de noxe admisiibile pentru mediul înconjurător.</p>	<p><b>2.5.2. Protecția mediului</b> Instalațiile tehnice și procedurile utilizate în centrele de întreținere nu trebuie să depășească nivelurile de noxe admisiibile pentru mediul înconjurător.</p>	
<p><b>2.5.3. Compatibilitate tehnică</b></p>	<p><b>2.5.3. Compatibilitate tehnică</b></p>	

<p>Instalațiile de întreținere pentru materialul rulant trebuie să permită realizarea operațiunilor de siguranță, sănătate și confort pentru toate vehiculele pentru care au fost proiectate.</p>		<p>Instalațiile de întreținere pentru materialul rulant trebuie să permită realizarea operațiunilor de siguranță, sănătate și confort pentru toate vehiculele pentru care au fost proiectate.</p>	
<p>2.6. Operarea și managementul traficului</p>		<p>2.6. <i>Operarea și gestionarea traficului</i></p>	
<p>2.6.1. Siguranță</p> <p>Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor, ale personalului de bord și ale personalului din centrele de control trebuie să asigure operarea în condiții de siguranță, ținând seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.</p>		<p>2.6.1. Siguranță</p> <p>Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor de locomotivă, ale personalului de bord și ale personalului din centrele de control trebuie să asigure operarea în condiții de siguranță, ținându-se seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.</p>	
<p>Lucrările de întreținere și intervalele dintre acestea, formarea și calificările personalului din centrele de întreținere și control, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii respectivi în centrele de întreținere și control trebuie să asigure un nivel înalt de siguranță.</p>		<p>Lucrările de întreținere și intervalele dintre acestea, formarea și calificările personalului din centrele de întreținere și revizie, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii respectivi în centrele de întreținere și revizie trebuie să asigure un nivel înalt de siguranță.</p>	
<p>2.6.2. Fiabilitate și disponibilitate</p> <p>Lucrările de întreținere și perioadele de efectuare a acestora, formarea și calificările personalului din centrele de întreținere și control, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii respectivi în centrele de întreținere și control trebuie să asigure un nivel înalt de fiabilitate și disponibilitate a sistemului.</p>		<p>2.6.2. Fiabilitate și disponibilitate</p> <p>Lucrările de întreținere și perioadele de efectuare a acestora, formarea și calificările personalului din centrele de întreținere și revizie, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii respectivi în centrele de întreținere și revizie trebuie să asigure un nivel înalt de fiabilitate și disponibilitate a sistemului.</p>	
<p>2.6.3. Compatibilitate tehnică</p> <p>Alinierea normelor de exploatare a rețelei și calificările mecanicilor, ale personalului de</p>		<p>2.6.3. Compatibilitate tehnică</p> <p>Alinierea normelor de exploatare a rețelei și calificările mecanicilor de locomotivă,</p>	

	bord și ale impiegatilor de mișcare trebuie să asigure eficiența funcționării în sistemul feroviar, ținând seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.		ale personalului de bord și ale impiegatilor de mișcare trebuie să asigure eficiența funcționării în sistemul feroviar, ținând seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.		
	2.6.4. Accesibilitate		2.6.4. Accesibilitate		
	Trebuie adoptate măsuri pentru a garanta faptul că normele de exploatare prevăd funcționalitatea necesară pentru asigurarea accesului persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.		Trebuie adoptate măsuri pentru a garanta faptul că normele de exploatare prevăd funcționalitatea necesară pentru asigurarea accesului persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.		
	2.7. Aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă		2.7. Aplicații telematice pentru serviciile de transport de călători și de marfă		
	2.7.1. Compatibilitate tehnică		2.7.1. Compatibilitate tehnică		
	Cerințele esențiale pentru aplicațiile telematice garantează o calitate minimă a serviciilor de călători și transport de marfă, mai ales în ceea ce privește compatibilitatea tehnică. Trebuie adoptate măsuri pentru a asigura:		Cerințele esențiale pentru aplicațiile telematice garantează o calitate minimă a serviciilor de transport de călători și de marfă, mai ales în ceea ce privește compatibilitatea tehnică. Trebuie adoptate măsuri pentru a asigura:		
	— faptul că bazele de date, programele informatice și protocoalele de comunicare a datelor sunt realizate într-un mod care să permită schimbul de date la nivel maxim între diferitele aplicații și diferiții operatori, excluzând datele comerciale confidențiale;		- faptul că bazele de date, programele informatice și protocoalele de comunicare a datelor sunt realizate într-un mod care să permită schimbul de date la nivel maxim între diferitele aplicații și diferiții operatori, excluzând datele comerciale confidențiale;		
	— facilitarea accesului la informații pentru utilizatori.		- facilitarea accesului la informații pentru utilizatori.		
	2.7.2. Fiabilitate și disponibilitate		2.7.2. Fiabilitate și disponibilitate		
	Metodele de utilizare, gestionarea, actualizarea și întreținerea acestor baze de date, programe informatice și protocoale de comunicare a		Metodele de utilizare, gestionare, actualizare și întreținere a acestor baze de date, programe informatice și protocoale de comunicare a datelor trebuie să		

	datelelor trebuie să garanteze eficiența acestor sisteme și calitatea serviciilor.		garanteze eficiența acestor sisteme și calitatea serviciilor.		
	<b>2.7.3. Sănătate</b> Interfețele dintre aceste sisteme și utilizatori trebuie să fie în concordanță cu normele minime privind ergonomia și protecția sănătății.		<b>2.7.3. Sănătate</b> Interfețele dintre aceste sisteme și utilizatori trebuie să fie în concordanță cu normele minime privind ergonomia și protecția sănătății.		
	<b>2.7.4. Siguranță</b> Pentru stocarea sau transmiterea informațiilor privind siguranța trebuie asigurate niveluri corespunzătoare de integritate și fiabilitate.		<b>2.7.4. Siguranță</b> Pentru stocarea sau transmiterea informațiilor privind siguranța trebuie asigurate niveluri corespunzătoare de integritate și fiabilitate.		
	<b>2.7.5. Accesibilitate</b> Trebuie adoptate măsuri pentru a garanta faptul că aplicațiile telematice pentru subsistemele pentru călători prevăd funcționalitatea necesară pentru asigurarea accesului persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.		<b>2.7.5. Accesibilitate</b> Trebuie adoptate măsuri pentru a garanta faptul că subsistemele "aplicațiile telematice pentru călători" prevăd funcționalitatea necesară pentru asigurarea accesului persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.		
	<b>ANEXA IV PROCEDURA DE VERIFICARE „CE” A SUBSISTEMELOR</b>		<b>ANEXA Nr. 4 PROCEDURA DE VERIFICARE „CE” A SUBSISTEMELOR</b>		
	<b>1. PRINCIPII GENERALE</b>	<b>1.</b>	<b>Principii generale</b>		
	„Verificare «CE»” înseamnă o procedură efectuată de solicitant în înțelesul articolului 15 pentru a demonstra că cerințele din dreptul relevant al Uniunii și orice norme naționale relevante referitoare la un subsistem, au fost respectate și că subsistemul poate fi autorizat pentru punerea în funcțiune.		Verificare „CE” înseamnă o procedură efectuată de solicitant conform art. 14 pentru a demonstra că cerințele din legislația relevantă a Uniunii Europene și orice norme naționale relevante referitoare la un subsistem au fost respectate și că subsistemul poate fi autorizat pentru punerea în funcțiune.		
<b>2.</b>	<b>CERTIFICATUL DE VERIFICARE ELIBERAT DE UN ORGANISM NOTIFICAT</b>	<b>2.</b>	<b>Certificatul de verificare eliberat de un organism notificat</b>		
	<b>2.1. Introducere</b>		<b>2.1. Introducere</b>		

<p>În sensul prezentei directive, verificarea prin trimitere la STI este procedura prin care un organism notificat verifică și certifică faptul că subsistemul respectă specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) relevante.</p>	<p>În sensul prezentei hotărâri, verificarea prin trimitere la S.T.I. este procedura prin care un organism notificat verifică și certifică faptul că subsistemul respectă S.T.I. relevante.</p>	
<p>Această dispoziție nu aduce atingere obligațiilor solicitantului de a respecta celelalte acte juridice ale Uniunii aplicabile și orice verificări ale organismelor de evaluare cerute de alte norme.</p>	<p>Această dispoziție nu afectează obligațiile solicitantului de a respecta celelalte acte juridice ale Uniunii Europene aplicabile și orice verificări ale organismelor de evaluare cerute de alte norme.</p>	
<p>2.2. Declarația intermediară de verificare (DIV)</p>	<p>2.2. Declarația intermediară de verificare - DIV</p>	
<p>2.2.1. Principii</p> <p>La cererea solicitantului, verificările pot fi efectuate pentru părți ale unui subsistem sau pot fi limitate la anumite etape ale procedurii de verificare. În aceste cazuri, rezultatele verificării pot fi consentate într-o „declarație intermediară de verificare” (DIV) eliberată de organismul notificat ales de solicitant. DIV trebuie să facă trimitere la STI în raport cu care a fost evaluată conformitatea.</p>	<p>2.2.1. Principii</p> <p>La cererea solicitantului, verificările pot fi efectuate pentru părți ale unui subsistem sau pot fi limitate la anumite etape ale procedurii de verificare. În aceste cazuri, rezultatele verificării pot fi consentate într-o „Declarație intermediară de verificare” - DIV eliberată de organismul notificat ales de solicitant. DIV trebuie să facă trimitere la S.T.I. în raport cu care a fost evaluată conformitatea.</p>	
<p>2.2.2. Părțile subsistemului</p> <p>Solicitantul poate cere o DIV pentru orice parte rezultată în urma deciziei sale de a diviza subsistemul. Fiecare parte este verificată în fiecare dintre etapele prevăzute la punctul 2.2.3.</p>	<p>2.2.2. Părțile subsistemului</p> <p>Solicitantul poate cere o DIV pentru orice parte rezultată în urma deciziei sale de a diviza subsistemul. Fiecare parte este verificată în fiecare dintre etapele prevăzute la pct. 2.2.3.</p>	
<p>2.2.3. Etapele procedurii de verificare</p> <p>Subsistemul sau anumite părți ale subsistemului sunt verificate în fiecare dintre următoarele etape:</p>	<p>2.2.3. Etapele procedurii de verificare</p> <p>Subsistemul sau anumite părți ale subsistemului sunt verificate în fiecare dintre următoarele etape:</p>	
<p>(a) proiectarea generală;</p>	<p>proiectarea generală;</p>	

	(b) producția: construcția, incluzând, în special, activitățile de construcții civile, fabricarea, asamblarea elementelor constitutive și reglajele generale;	producția: construcția, incluzând, în special, activitățile de construcții civile, fabricarea, asamblarea elementelor constitutive și reglajele generale;		
	(c) testarea finală.	a) testarea finală.		
	Solicitantul poate cere o DIV pentru etapa de proiectare (inclusiv pentru testele de tip) și pentru etapa de producție pentru întregul subsistem sau pentru orice parte rezultată în urma deciziei solicitantului de a diviza subsistemul (a se vedea punctul 2.2.2).	b) Solicitantul poate cere o DIV pentru etapa de proiectare, (inclusiv pentru testele de tip) și pentru etapa de producție pentru întregul subsistem sau pentru orice parte rezultată în urma deciziei solicitantului de a diviza subsistemul conform pct. 2.2.2.		
	<b>2.3. Certificatul de verificare</b>	<b>c) 2.3. Certificatul de verificare</b>		
	<b>2.3.1. Organismele notificate responsabile pentru verificare evaluează proiectarea, producția și testarea finală a subsistemului și întocmesc certificatul de verificare destinat solicitantului, care, la rândul său, întocmește declarația de verificare „CE”. Certificatul de verificare trebuie să facă trimitere la STI în raport cu care a fost evaluată conformitatea.</b>	<b>2.3.1. Organismele notificate responsabile pentru verificare evaluează proiectarea, producția și testarea finală a subsistemului și întocmesc certificatul de verificare destinat solicitantului, care, la rândul său, întocmește declarația de verificare „CE”. Certificatul de verificare trebuie să facă trimitere la S.T.I. în raport cu care a fost evaluată conformitatea.</b>		
	În cazul în care un subsistem nu a fost evaluat în ceea ce privește conformitatea sa cu toate STI relevante (de exemplu, în cazul unei derogări, al aplicării parțiale a STI din motive de adaptare sau de reînoire, al unei perioade de tranziție pentru o STI sau într-un caz specific), certificatul de verificare face trimitere în mod precis la STI sau la părțile acestora pentru care conformitatea nu a fost examinată de către organismul notificat în cursul procedurii de verificare.	În cazul în care un subsistem nu a fost evaluat în ceea ce privește conformitatea sa cu toate S.T.I. relevante - de exemplu, în cazul unei derogări, al aplicării parțiale a S.T.I. din motive de adaptare sau de reînoire, al unei perioade de tranziție pentru o S.T.I. sau într-un caz specific, certificatul de verificare face trimitere în mod precis la S.T.I. sau la părțile acestora pentru care conformitatea nu a fost examinată de către organismul notificat în cursul procedurii de verificare.		
	<b>2.3.2. Dacă au fost eliberate DIV, organismul notificat responsabil pentru verificarea</b>	<b>2.3.2. Dacă au fost eliberate DIV, organismul notificat responsabil pentru</b>		

subsystemului ține seama de aceste DIV și înainte de eliberarea certificatului de verificare:		verificarea subsystemului ține seama de acestea și, înainte de eliberarea certificatului de verificare, verifică:		
(a) verifică dacă DIV acoperă în mod corect cerințele relevante ale STI;		dacă DIV acoperă în mod corect cerințele relevante ale S.T.I.;		
(b) verifică toate aspectele care nu sunt acoperite de DIV; și		toate aspectele care nu sunt acoperite de DIV;		
(c) verifică testarea finală a subsystemului în ansamblul său.		a) testarea finală a subsystemului în ansamblul său.		
2.3.3. În cazul unei modificări a unui sistem acoperit deja de un certificat de verificare, organismul notificat efectuează numai acele examinări și teste care sunt relevante și necesare, adică evaluarea va viza doar acele părți ale subsystemului care s-au modificat și interfețele lor cu părțile nemodificate ale subsystemului.		b) 2.3.3. În cazul unei modificări a unui sistem acoperit deja de un certificat de verificare, organismul notificat efectuează numai acele examinări și teste care sunt relevante și necesare, adică evaluarea va viza doar acele părți ale subsystemului care s-au modificat și interfețele lor cu părțile nemodificate ale subsystemului.		
2.3.4. Fiecare organism notificat implicat în verificarea unui sistem întocmește un dosar în conformitate cu articolul 15 alineatul (4), care acoperă sfera activităților sale.		c) 2.3.4. Fiecare organism notificat implicat în verificarea unui sistem întocmește un dosar care acoperă sfera activităților sale.		
2.4. Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”		2.4. <i>Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”</i>		
Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie să fie întocmit de solicitant și trebuie să conțină următoarele:		Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie să fie întocmit de solicitant și trebuie să conțină următoarele:		
(a) caracteristicile tehnice legate de proiect, inclusiv planuri generale și detaliate privind execuția, scheme electrice și hidraulice, scheme ale circuitelor de control, descrierea sistemelor automate și de procesare a datelor la un nivel de detaliere suficient pentru a documenta verificarea efectuată în conformitate cu documentația privind		a) caracteristicile tehnice legate de proiect, inclusiv planuri generale și detaliate privind execuția, scheme electrice și hidraulice, scheme ale circuitelor de control, descrierea sistemelor automate și de procesare a datelor la un nivel de detaliere suficient pentru a documenta verificarea efectuată		

exploatarea și întreținerea etc., relevante pentru subsistemul respectiv;		a conformității, documentația privind exploatarea și întreținerea și altele asemenea, relevante pentru subsistemul respectiv;		
(b) lista elementelor constitutive de interoperabilitate, menționate la articolul 4 alineatul (3) litera (d), care sunt încorporate în subsistem;		b) lista elementelor constitutive de interoperabilitate prevăzute la art. 4 alin. (3) lit. d), care sunt încorporate în subsistem;		
(c) dosarele menționate la articolul 15 alineatul (4), întocmite de fiecare dintre organismele notificate implicate în verificarea subsistemului, care trebuie să cuprindă:  — copii ale declarațiilor de verificare „CE” și, dacă este cazul, ale declarațiilor de adecvare „CE” pentru utilizare întocmite pentru elementele constitutive de interoperabilitate menționate la articolul 4 alineatul (3) litera (d) însoțite, după caz, de note de calcul corespunzătoare și de o copie a înregistrărilor testelor și a examinărilor efectuate de organismele notificate în baza specificațiilor tehnice comune;		c) dosarele prevăzute la pct. 2.3.4, întocmite de fiecare dintre organismele notificate implicate în verificarea subsistemului, care trebuie să cuprindă:  - copii ale declarațiilor de verificare „CE” și, dacă este cazul, ale declarațiilor de adecvare „CE” pentru utilizare întocmite pentru elementele constitutive de interoperabilitate prevăzute la art. 4 alin. (3) lit. d) însoțite, după caz, de note de calcul corespunzătoare și de o copie a înregistrărilor testelor și a examinărilor efectuate de organismele notificate în baza specificațiilor tehnice comune;		
— în cazul în care sunt disponibile, DIV care însoțesc certificatul de verificare, inclusiv rezultatul verificării efectuate de organismul notificat cu privire la valabilitatea DIV;		- DIV care însoțesc certificatul de verificare, dacă sunt disponibile, inclusiv rezultatul verificării efectuate de organismul notificat cu privire la valabilitatea acestora;		
— certificatul de verificare, însoțit de notele de calcul corespunzătoare și semnat de organismul notificat responsabil pentru verificare, în care se indică faptul că subsistemul îndeplinește cerințele STI relevante și se menționează orice rezerve formulate în cursul desfășurării activităților și care nu au fost retrase; certificatul de verificare ar trebui să fie însoțit și de rapoartele de inspecție și de audit		- certificatul de verificare, însoțit de notele de calcul corespunzătoare și semnat de organismul notificat responsabil pentru verificare, în care se declară faptul că subsistemul îndeplinește cerințele S.T.I. relevante și se menționează orice rezerve formulate în cursul desfășurării activităților și care nu au fost retrase; certificatul de verificare ar		



<p>întocmite de același organism în exercitarea atribuțiilor sale, menționate la punctele 2.5.2 și 2.5.3;</p>		<p>trebuie să fie însoțit și de rapoartele de inspecție și de audit întocmite de același organism în exercitarea atribuțiilor sale prevăzute la pct. 2.5.2 și 2.5.3;</p>		
<p>(d) certificatele de verificare eliberate în conformitate cu alte acte juridice ale Uniunii;</p>		<p>d) certificatele de verificare eliberate în conformitate cu alte acte juridice ale Uniunii Europene;</p>		
<p>(e) în cazul în care este necesară verificarea integrării în siguranță în temeiul articolului 18 alineatul (4) litera (c) și al articolului 21 alineatul (3) litera (c), dosarul tehnic relevant include raportul (rapoartele) evaluatorilor referitor la MSC privind evaluarea riscului menționate la articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului (1).</p>		<p>e) în cazul în care este necesară verificarea integrării în siguranță în conformitate cu art. 17 alin. (4) lit. c) și art. 20 alin. (5) lit. c), dosarul tehnic relevant include raportul/rapoartele evaluatorilor referitor la metodele comune de siguranță privind evaluarea riscului prevăzute la art. 6 din Ordonanța nr. 73/2019.</p>		
<p>2.5. Supravegherea de către organismele notificate</p> <p>2.5.1. Organismul notificat responsabil pentru verificarea producției trebuie să aibă acces permanent în șantierul de construcții, în atelierele de producție, în depozite și, dacă este cazul, la instalațiile de prefabricare sau de testare și, în general, în toate incintele în care consideră că îi este necesar accesul pentru îndeplinirea atribuțiilor sale. Organismul notificat trebuie să primească de la solicitant toate documentele necesare în acest scop și, în special, planurile de implementare și documentația tehnică referitoare la subsistem.</p>		<p>2.5. Supravegherea de către organismele notificate</p> <p>2.5.1. Organismul notificat responsabil pentru verificarea producției trebuie să aibă acces permanent în șantierul de construcții, în atelierele de producție, în depozite și, dacă este cazul, la instalațiile de prefabricare sau de testare și, în general, în toate incintele în care consideră că îi este necesar accesul pentru îndeplinirea atribuțiilor sale. Organismul notificat trebuie să primească de la solicitant toate documentele necesare în acest scop și, în special, planurile de implementare și documentația tehnică referitoare la subsistem.</p>		
<p>2.5.2. Organismul notificat responsabil pentru verificarea implementării trebuie să efectueze periodic audituri în vederea confirmării respectării STI relevante. Acest organism</p>		<p>2.5.2. Organismul notificat responsabil pentru verificarea implementării trebuie să efectueze periodic audituri în vederea confirmării respectării S.T.I. relevante.</p>		

<p>trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de audit. Prezența acestuia poate fi necesară în anumite etape ale lucrărilor de construcție.</p>		<p>Acest organism trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de audit. Prezența acestuia poate fi necesară în anumite etape ale lucrărilor de construcție.</p>		
<p>2.5.3. În plus, organismul notificat poate efectua vizite inopinate pe șantiere sau la atelierele de producție. Cu ocazia unor astfel de vizite, organismul notificat poate efectua auditudini complete sau parțiale. Organismul respectiv trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de inspecție și, dacă este cazul, un raport de audit.</p>		<p>2.5.3. În plus, organismul notificat poate efectua vizite inopinate pe șantiere sau la în atelierele de producție. Cu ocazia unor astfel de vizite, organismul notificat poate efectua auditudini complete sau parțiale. Organismul respectiv trebuie să furnizeze persoanelor responsabile de implementare un raport de inspecție și, dacă este cazul, un raport de audit.</p>		
<p>2.5.4. Organismul notificat trebuie să fie în măsură să monitorizeze un subsistem pe care este montat un element constitutiv de interoperabilitate pentru a evalua, atunci când STI corespunzătoare o cere, adecvarea acestuia pentru utilizare în domeniul feroviar cărui a fi este destinat.</p>		<p>2.5.4. Organismul notificat trebuie să fie în măsură să monitorizeze un subsistem pe care este montat un element constitutiv de interoperabilitate pentru a evalua, atunci când S.T.I. corespunzătoare o cere, adecvarea acestuia pentru utilizare în domeniul feroviar cărui a fi este destinat.</p>		
<p>2.6. Transmitere</p> <p>O copie a dosarului tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie să fie păstrată de solicitant pe toată durata de funcționare a subsistemului. Acest dosar trebuie să fie transmis oricărui stat membru sau agenției, la cerere.</p>		<p>2.6. Transmitere</p> <p>O copie a dosarului tehnic care însoțește declarația de verificare „CE” trebuie să fie păstrată de solicitant pe toată durata de funcționare a subsistemului. Acest dosar trebuie să fie transmis oricărui stat membru sau Agenției, la cerere.</p>		
<p>Documentația întocmită pentru o cerere de autorizare a punerii în funcțiune se transmite autorității căreia i se solicită autorizarea. Autoritatea națională de siguranță sau agenția poate cere ca o parte dintre documentele transmise împreună cu autorizația sau părți din acestea să fie traduse în propria sa limbă.</p>		<p>Documentația întocmită pentru o cerere de autorizare a punerii în funcțiune se transmite autorității naționale de siguranță din statul membru căreia i se solicită autorizarea. Autoritatea națională de siguranță sau Agenția poate cere ca o parte dintre documentele transmise</p>		

			împreună cu autorizația sau părți din acestea să fie traduse în propria sa limbă.		
	2.7. Publicare		2.7. <i>Publicare</i>		
	Fiecare organism notificat trebuie să publice periodic informații relevante cu privire la:		Fiecare organism notificat trebuie să publice periodic informații relevante cu privire la:		
	(a) cererile de verificare și DIV primite;		a) cererile de verificare și DIV primite;		
	(b) cererile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate;		b) cererile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate;		
	(c) DIV eliberate sau refuzate;		c) DIV eliberate sau refuzate;		
	(d) certificatele de verificare și certificatele de adecvare pentru utilizare „CE” eliberate sau refuzate;		d) certificatele de verificare „CE” și certificatele de adecvare pentru utilizare „CE” eliberate sau refuzate;		
	(e) certificatele de verificare eliberate sau refuzate.		e) certificatele de verificare eliberate sau refuzate.		
	2.8. Limba		2.8. <i>Limba</i>		
	Dosarele și corespondența referitoare la procedurile de verificare „CE” trebuie redactate într-o limbă oficială a UE și a statului membru în care este stabilit solicitantul sau într-o limbă oficială a UE acceptată de solicitant		Dosarele și corespondența referitoare la procedurile de verificare „CE” trebuie redactate într-o limbă oficială a Uniunii Europene și a statului membru în care este stabilit solicitantul sau într-o limbă oficială a Uniunii Europene acceptată de solicitant.		
3.	CERTIFICATUL DE VERIFICARE ELIBERAT DE UN ORGANISM DESEMENAT	3.	<b>Certificatul de verificare eliberat de un organism desemnat</b>		
	3.1. Introducere		3.1. <i>Introducere</i>		
	În cazul în care se aplică norme naționale, verificarea include o procedură prin care organismul desemnat în temeiul articolului 15 alineatul (8) (organismul desemnat) verifică și certifică faptul că subsistemul este conform cu normele naționale notificate în conformitate cu		În cazul în care se aplică norme naționale, verificarea include o procedură prin care organismul desemnat în temeiul art. 14 alin. (8) verifică și certifică faptul că subsistemul este conform cu normele naționale notificate în conformitate cu		

<p>articolul 14, pentru fiecare stat membru în care se are în vedere autorizarea punerii în funcțiune a subsistemului.</p>	<p>art. 13, pentru fiecare stat membru în care se are în vedere autorizarea punerii în funcțiune a subsistemului.</p>		
<p>3.2. Certificatul de verificare</p> <p>Organismul desemnat întocmește certificatul de verificare destinat solicitantului</p>	<p>3.2. <i>Certificatul de verificare</i></p> <p>Organismul desemnat întocmește certificatul de verificare destinat solicitantului.</p>		
<p>Certificatul conține o trimitere precisă la norma (normele) națională (naționale) a cărei (căror) conformitate a fost examinată de organismul desemnat în procesul de verificare.</p>	<p>Certificatul conține o trimitere precisă la norma/normele națională/naționale a cărei/căror conformitate a fost examinată de organismul desemnat în procesul de verificare.</p>		
<p>În cazul normelor naționale referitoare la subsistemele care compun un vehicul, organismul desemnat împarte certificatul în două părți: o parte care cuprinde trimiterea la acele norme naționale care se referă strict la compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua în cauză și o parte pentru toate celelalte norme naționale.</p>	<p>În cazul normelor naționale referitoare la subsistemele care compun un vehicul, organismul desemnat împarte certificatul în două părți: o parte care cuprinde trimiterea la acele norme naționale care se referă strict la compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua în cauză și o parte pentru toate celelalte norme naționale.</p>		
<p>3.3. Dosarul</p> <p>Dosarul întocmit de organismul desemnat și care însoțește certificatul de verificare în cazul normelor naționale trebuie să fie inclus în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”, menționat la punctul 2.4, și să conțină datele tehnice relevante pentru evaluarea conformității subsistemului cu normele naționale în cauză.</p>	<p>3.3. <i>Dosarul</i></p> <p>Dosarul întocmit de organismul desemnat și care însoțește certificatul de verificare în cazul normelor naționale trebuie să fie inclus în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”, prevăzut la pct. 2.4, și să conțină datele tehnice relevante pentru evaluarea conformității subsistemului cu normele naționale în cauză.</p>		
<p>3.4. Limba</p> <p>Dosarele și corespondența referitoare la procedurile de verificare „CE” trebuie redactate într-o limbă oficială a Uniunii a statului membru în care este stabilit solicitantul</p>	<p>3.4. <i>Limba</i></p> <p>Dosarele și corespondența referitoare la procedurile de verificare trebuie redactate într-o limbă oficială a Uniunii Europene și a statului membru în care</p>		

	sau într-o limbă oficială a Uniunii acceptată de solicitant.		este stabilit solicitantul sau într-o limbă oficială a Uniunii Europene acceptată de solicitant.		
4.	<b>VERIFICAREA UNOR PĂRȚI ALE SUBSISTEMELOR ÎN CONFORMITATE CU Articolul 15 Alineatul (7)</b>	4.	<b>Verificarea unor părți ale sistemelor în conformitate cu art. 14 alin. (7)</b>		
	În cazul în care se eliberează un certificat de verificare pentru anumite părți ale unui sistem, dispozițiile prezentei anexe se aplică mutatis mutandis părților în cauză.		În cazul în care se eliberează un certificat de verificare pentru anumite părți ale unui sistem, dispozițiile prezentei anexe se aplică mutatis mutandis părților în cauză.		
	<b>ANEXA V</b>		-		
	<b>PARTEA A</b>				Nu este cazul.
	<b>Directivele abrogate și lista modificărilor ulterioare ale acestora (menționate la articolul 58)</b>				
	Directiva 2008/57/CE (JOL 191, 18.7.2008, p. 1.)				
	Directiva 2009/131/CE (JOL 273, 17.10.2009, p. 12.)				
	Directiva 2011/18/UE (JO L 57, 2.3.2011, p. 21.)				
	<b>PARTEA B</b>				
	<b>Termenul de transpunere în dreptul intern (menționate la articolul 57)</b>				
	Directiva - Termen de transpunere				
	2008/57/CE - 19 iulie 2010				
	2009/131/CE - 19 iulie 2010				
	2011/18/UE - 31 decembrie 2011				
	<b>ANEXA VI</b>		-		
	<b>Tabel de corespondență</b>				
	Directiva 2008/57/CE-Prezenta directivă				
	Articolul 1 - Articolul 1				
	Articolul 2 - Articolul 2				
	Articolul 3 - Articolul 3				

<p>           Articolul 4 - Articolul 4            Articolul 5 - Articolul 5            Articolul 6 - Articolul 6            Articolul 7 - Articolul 7            Articolul 8 - Articolul 8            Articolul 9 - Articolul 9            Articolul 10 - Articolul 10            - Articolul 11            Articolul 11 - Articolul 12            Articolul 12 -            Articolul 13 - Articolul 13            Articolul 14a alin.(1)-(7) - Articolul 14            Articolul 14a alin.(8) - Articolul 15            Articolul 15 -            Articolul 16 - Articolul 16            - Articolul 17            Articolul 17 - Articolul 18            Articolul 18 - Articolul 19            Articolul 19 - Articolul 20            Articolul 20 - Articolul 21            Articolul 21 - Articolul 22            Articolul 22 - Articolul 23            Articolul 23 - Articolul 24            Articolul 24 - Articolul 25            Articolul 25 - Articolul 26            Articolul 26 -            - Articolul 27            Articolul 27 - Articolul 28            Articolul 28 -            Articolul 29 -            Articolul 29 -            Articolul 30 -            Articolul 31 - Articolul 29            Articolul 32 - Articolul 30            - Articolul 31            - Articolul 32            Articolul 33 - Articolul 33         </p>				
--	--	--	--	--

<p>- Anexa III - Anexa IV - Anexa V Anexa I - Anexa I Anexa II - Anexa II Anexa III - Anexa IV - Anexa V -</p>				<p>- Anexa III - Anexa IV - Anexa V Anexa I - Anexa I Anexa II - Anexa II Anexa III - Anexa IV - Anexa V -</p>
<p>- Anexa III - Anexa IV - Anexa V Anexa I - Anexa I Anexa II - Anexa II Anexa III - Anexa IV - Anexa V -</p>				<p>- Anexa III - Anexa IV - Anexa V Anexa I - Anexa I Anexa II - Anexa II Anexa III - Anexa IV - Anexa V -</p>