

## **Hotărârea nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar**

*În vigoare de la 28 septembrie 2010*

*Consolidarea din data de 23 iunie 2016 are la bază publicarea din Monitorul Oficial, Partea I nr. 663 din 28 septembrie 2010 și include modificările aduse prin următoarele acte: HG 1116/2011; HG 652/2013; HG 74/2014; HG 313/2015; Ultimul amendament în 12 mai 2015.*

*În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,*

*Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.*

### **CAPITOLUL I**

#### **Dispoziții generale**

### **ARTICOLUL 1**

#### **Obiectivul și domeniul de aplicare**

**(1)** Prezenta hotărâre stabilește condițiile care trebuie să fie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Uniunii Europene într-un mod care să asigure compatibilitatea cu dispozițiile Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările ulterioare. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, cât și la calificarea profesională și condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa.

**(2)** Urmărirea acestui obiectiv trebuie să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită:

**a)** facilitarea, perfecționarea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional în cadrul Uniunii Europene și cu țări terțe;

**b)** contribuția la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, îmbunătățirea și exploatarea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

**c)** contribuția la interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană.

**(3)** Prezenta hotărâre nu se aplică pentru:

**a)** metrouri, tramvaie și alte sisteme feroviare ușoare;

**b)** rețelele care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatării de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și operatorilor de transport feroviar care operează exclusiv pe aceste rețele;

**c)** infrastructura feroviară privată și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură și exclusiv în folosul proprietarului pentru propriile operațiuni de transport;

**d)** infrastructura și vehiculele destinate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică.

**(4)** Domeniul de aplicare a specificației tehnice de interoperabilitate (STI) se extinde treptat, în conformitate cu art. 8 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a

Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare), la întregul sistem feroviar, inclusiv accesul pe calea ferată la terminale și principalele instalații portuare care deservesc sau pot deservi mai mulți utilizatori, fără a aduce atingere derogărilor de la aplicarea STI prevăzute la art. 9.

## ARTICOLUL 2

### Definiții

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

**a)** sistemul feroviar transeuropean - sistemul feroviar convențional și cel de mare viteză, prevăzute la pct. 1 și, respectiv, la pct. 2 din anexa nr. 1;

**b)** interoperabilitate - capacitatea sistemului feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță pentru aceste linii. Această capacitate depinde de toate condițiile tehnice, operaționale și de reglementare care trebuie îndeplinite pentru a respecta cerințele esențiale;

**c)** vehicul - un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau părți ale acestor subsisteme;

**d)** rețea - liniile, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatării continue și în condiții de siguranță a sistemului feroviar;

**e)** subsisteme - rezultatul împărțirii sistemului feroviar prevăzut în anexa nr. 2. Aceste subsisteme, pentru care trebuie formulate cerințele esențiale, pot fi structurale sau funcționale;

**f)** constituenți de interoperabilitate - orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat ori care se intenționează a fi încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar. Noțiunea "constituent" acoperă atât obiectele corporale, cât și pe cele necorporale, precum programele de calculator;

**g)** cerințe esențiale - toate condițiile precizate în anexa nr. 3, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și constituenții de interoperabilitate, inclusiv interfețele;

**h)** specificație europeană - o specificație tehnică comună, un acord tehnic european sau un standard național care transpune un standard european, definit în anexa XXI la Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale;

**i)** specificație tehnică de interoperabilitate (STI) - o specificație adoptată în conformitate cu prezenta hotărâre, pe care trebuie să o respecte fiecare subsistem sau parte de subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar;

**j)** organisme notificate - organismele responsabile pentru evaluarea conformității sau a aptitudinii de utilizare a constituenților de interoperabilitate ori pentru evaluarea procedurii de verificare "CE" a subsistemelor;

**k)** parametri de bază - orice condiție tehnică, operațională sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI aplicabile;

**l)** caz special - orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI, temporare sau definitive, ca urmare a constrângerilor geografice, topografice ori de mediu urban sau de coerență în raport cu sistemul existent. Pot fi incluse, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua Uniunii Europene, gabaritul, ecartamentul sau entraxa liniilor de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv

utilizării locale, regionale ori istorice, precum și vehiculele provenite din țări terțe sau destinate acestora;

**m)** modernizare - orice lucrare de modificare majoră a unui subsistem sau a unei părți a subsistemului care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;

**n)** reînnoire - orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a subsistemului care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;

**o)** sistem feroviar existent - structura compusă din liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar existent și vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;

**p)** înlocuire în cadrul întreținerii - orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;

**q)** punere în funcțiune - toate operațiunile prin care un subsistem sau un vehicul este adus în starea de funcționare nominală;

**r)** parte contractantă - orice entitate, publică ori privată, care comandă proiectarea și/sau construirea ori reînnoirea sau modernizarea unui subsistem. Entitatea în cauză poate fi un operator de transport feroviar, un administrator de infrastructură sau un deținător ori concesionarul responsabil pentru desfășurarea unui proiect;

**s)** deținător - persoana sau entitatea care exploatează un vehicul ca mijloc de transport, fie că este proprietarul unui vehicul, fie că are dreptul de a-l utiliza, și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor (RNV) menționat la art. 30;

**ș)** proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare - orice proiect al cărui stadiu de planificare/construcție a atins un punct în care o schimbare în specificațiile tehnice ar fi inacceptabilă. Un astfel de impediment poate fi de natură juridică, contractuală, economică, financiară, socială sau de mediu și trebuie justificat în mod corespunzător;

**t)** standard armonizat - orice standard european adoptat de unul dintre organismele europene de standardizare menționate în anexa I la Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice și a normelor privind serviciile în societatea informațională în legătură cu un mandat din partea Comisiei elaborat în conformitate cu procedura la care se face trimitere în art. 6 alin. (3) din respectiva directivă și care, separat sau împreună cu alte standarde, furnizează o soluție privind conformitatea cu o prevedere legală;

**ț)** autoritate națională de siguranță - o autoritate de siguranță, astfel cum este definită la art. 3 lit. g) din [Legea nr. 55/2006](#), cu modificările ulterioare;

**u)** tip - un tip de vehicul care definește caracteristicile de proiectare de bază ale vehiculului care fac obiectul unui singur certificat de omologare descris în modulul B din Decizia 93/465/CEE a Consiliului din 22 iulie 1993 privind modulele diverselor faze ale procedurilor de evaluare a conformității și normele de aplicare și utilizare a mărcii de conformitate CE, care sunt propuse spre a fi utilizate în cadrul directivelor de armonizare tehnică;

**v)** serii - un număr de vehicule identice aparținând unui singur tip de proiect;

**w)** agenție - Agenția Feroviară Europeană, înființată prin Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind agenția);

**x)** entitate responsabilă de întreținere - entitatea care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în RNV.

### ARTICOLUL 3

#### Compatibilitate generală

**(1)** Prezenta hotărâre are ca obiect dispozițiile care privesc, pentru fiecare subsistem, componenții de interoperabilitate, interfețele și procedurile, precum și condițiile de

compatibilitate generală a sistemului feroviar, necesare pentru realizarea interoperabilității sale.

(2) Cu toate acestea, în cazul constituenților de interoperabilitate, incluzând interfețele, concordanța cu cerințele esențiale ale acestei hotărâri poate necesita utilizarea unor specificații europene individuale, elaborate în acest scop.

## **ARTICOLUL 4**

### **Cerințe esențiale**

(1) Sistemul feroviar, subsistemele și constituenții de interoperabilitate, inclusiv interfețele, respectă cerințele esențiale aplicabile.

(2) Specificațiile tehnice suplimentare prevăzute la art. 34 din Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului, necesare pentru a completa specificațiile europene sau alte standarde care se aplică la nivelul Uniunii Europene, nu trebuie să contravină cerințelor esențiale.

## **CAPITOLUL II**

### **Specificații tehnice de interoperabilitate**

## **ARTICOLUL 5**

### **Conținutul STI**

(1) Fiecare subsistem intră sub incidența unei STI. După caz, un subsistem poate intra sub incidența mai multor STI, iar sub incidența unei STI pot intra mai multe subsisteme.

(2) Subsistemele trebuie să corespundă cu STI în vigoare la data punerii lor în funcțiune, a modernizării sau a reînnoirii lor, în conformitate cu prezenta hotărâre; această concordanță este menținută în permanență pe durata utilizării subsistemului.

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii poate să aprobe sau să propună spre aprobare, după caz, acte normative referitoare la utilizarea infrastructurilor pentru deplasarea vehiculelor care nu intră sub incidența STI.

## **ARTICOLUL 6**

### **Adoptarea, revizuirea și publicarea STI**

(1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii participă la evaluarea soluțiilor tehnice aferente elaborării, adoptării și revizuirii STI prin furnizarea datelor solicitate, în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

(2) STI se adoptă și se revizuiesc de către Comisia Europeană și se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

## **ARTICOLUL 7**

### **Deficiențe ale STI**

Dacă, după adoptarea unei STI, se constată că aceasta nu îndeplinește în totalitate cerințele esențiale, se aplică procedurile prevăzute la art. 7 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

## **ARTICOLUL 8**

### **Extinderea domeniului de aplicare a STI**

**(1)** Până la intrarea în vigoare a extinderii domeniului de aplicare a STI la întreaga rețea feroviară:

**a)** autorizațiile de punere în funcțiune a subsistemelor de vehicule și control-comandă și semnalizare la bord, a căror utilizare este prevăzută cel puțin parțial pe partea de rețea care nu este încă cuprinsă în domeniul de aplicare al STI, pentru partea respectivă a rețelei și a subsistemelor de infrastructură, energie și control-comandă și semnalizare pe calea ferată pe acele părți de rețea care nu sunt încă cuprinse în domeniul de aplicare al STI se acordă în conformitate cu prevederile art. 8 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare, sau, după caz, ale art. 17 din prezenta hotărâre;

**b)** autorizațiile de punere în funcțiune a vehiculelor a căror utilizare este prevăzută uneori pe partea de rețea care nu este încă cuprinsă în domeniul de aplicare al STI, pentru partea respectivă a rețelei se acordă în conformitate cu prevederile art. 21-27 și cu prevederile art. 8 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare, sau, după caz, ale art. 17 alin. (3) din prezenta hotărâre.

**(2)** STI noi sau revizuite, adoptate în conformitate cu prevederile art. 8 alin. (2) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului, pot să nu fie aplicate în cazul proiectelor aflate într-un stadiu avansat de elaborare sau care fac obiectul unui contract în curs de derulare în momentul publicării grupului de STI relevante.

## ARTICOLUL 9

### Derogări

**(1)** În absența unor cazuri specifice relevante, se poate excepta de la aplicarea uneia sau a mai multor STI în conformitate cu prezentul articol, în următoarele cazuri:

**a)** pentru un proiect de subsistem nou, pentru reînnoirea ori modernizarea unui sistem existent sau 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 atunci când se publică aceste STI;

**b)** pentru orice proiect de reînnoire sau modernizare a unui subsistem existent, în cazul în care gabaritul de încărcare, ecartamentul, spațiul dintre liniile de cale ferată sau tensiunea de alimentare a liniilor electrificate prevăzute în aceste STI nu sunt compatibile cu cele ale subsistemului existent;

**c)** pentru un proiect de subsistem nou, de reînnoire sau modernizare 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 Uniunii Europene;

**d)** pentru orice reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent, în cazul în care aplicarea acestor STI ar compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau compatibilitatea sistemului feroviar;

**e)** în cazul în care, în urma unui accident sau a unui dezastru natural, condițiile pentru refacerea rapidă a rețelei feroviare nu permit, din punct de vedere economic ori tehnic, aplicarea parțială sau totală a STI relevante;

**f)** pentru vehiculele care circulă spre/dinspre țări terțe în care ecartamentul liniilor de cale ferată diferă de ecartamentul rețelei feroviare principale din Uniunea Europeană.

**(2)** În toate cazurile menționate la alin. (1), Ministerul Transporturilor și Infrastructurii transmite Comisiei Europene un dosar cuprinzând informațiile prevăzute în anexa nr. 9.

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

(4) În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. a), c) și e) se pot aplica fără întârziere dispoziții alternative prevăzute în anexa nr. 9.

(5) În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. b), d) și f), în absența unei decizii a Comisiei Europene, cererea este considerată acceptată. Până la adoptarea deciziei Comisiei Europene, în cazul prevăzut la alin. (1) lit. f), se pot aplica dispoziții alternative prevăzute în anexa nr. 9.

### CAPITOLUL III

#### Constituenți de interoperabilitate

#### ARTICOLUL 10

##### Introducerea pe piață a constituenților de interoperabilitate

(1) Producătorii, comercianții și utilizatorii implicați iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că constituenții de interoperabilitate:

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

b) sunt folosiți în domeniul lor de utilizare conform destinației și sunt instalați și întreținuți în mod corespunzător.

Aceste dispoziții nu împiedică introducerea pe piață a acestor constituenți pentru alte aplicații.

(2) Pe teritoriul României nu se admite interzicerea, limitarea ori împiedicarea introducerii pe piață a constituenților de interoperabilitate destinați utilizării în sistemul feroviar, dacă aceștia respectă prevederile prezentei hotărâri. În primul rând, nu se pot impune verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația "CE" de conformitate sau de aptitudini de utilizare, ale cărei componente sunt prezentate în anexa nr. 4.

#### ARTICOLUL 11

##### Conformitatea și aptitudinile de utilizare

(1) Se consideră că acei constituenți pentru care există declarația "CE" de conformitate sau de aptitudini de utilizare respectă cerințele esențiale ale prezentei hotărâri.

(2) Orice constituent de interoperabilitate este supus procedurii de evaluare a conformității și a aptitudinii de utilizare în scopul indicat în respectiva STI și este însoțit de certificatul corespunzător.

(3) Se consideră că un constituent de interoperabilitate îndeplinește cerințele esențiale în cazul în care respectă condițiile prevăzute în respectiva STI sau în specificațiile europene corespunzătoare, realizate pentru respectarea acestor condiții.

(4) Piesele 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 fi nevoie să facă obiectul procedurii prevăzute la alin. (2).

(5) STI pot prevedea o perioadă tranzitorie pentru produsele feroviare identificate de STI respective ca constituenți de interoperabilitate care au fost deja introduse pe piață în momentul intrării în vigoare a STI. Acești constituenți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la art. 10 alin. (1).

#### ARTICOLUL 12

##### Neconformitatea specificațiilor europene cu cerințele esențiale

Atunci când se consideră că specificațiile europene utilizate direct sau indirect pentru

realizarea obiectivului prezentei hotărâri nu îndeplinesc cerințele esențiale, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează Comisia Europeană.

### ARTICOLUL 13

Procedura pentru declarația "CE" de conformitate sau de aptitudini de utilizare

(1) Pentru a elibera declarația "CE" de conformitate sau de aptitudini de utilizare a unui constituent de interoperabilitate, producătorul sau reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii Europene aplică dispozițiile prezentate în STI relevante.

(2) În cazul în care STI corespunzătoare impune acest lucru, evaluarea conformității sau a aptitudinii de utilizare a unui constituent de interoperabilitate este efectuată de organismul notificat cărui producător ori reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii Europene i-a prezentat cererea.

(3) Atunci când constituentii de interoperabilitate intră sub incidența altor acte normative care au transpus directive ale Uniunii Europene, care privesc alte aspecte, declarația "CE" de conformitate sau de aptitudini de utilizare precizează că acești constituenți de interoperabilitate respectă și cerințele acestor acte normative.

(4) Atunci când nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii Europene nu a respectat obligațiile care îi revin în conformitate cu dispozițiile alin. (1) și (3), aceste obligații revin oricărei persoane fizice sau juridice care introduce pe piață constituenți de interoperabilitate. Aceleași obligații se aplică oricărei persoane fizice sau juridice care assemblează constituenți de interoperabilitate ori părți ale acestora având diverse origini sau care produce constituenți de interoperabilitate pentru uz propriu, în sensul prezentei hotărâri.

(5) Fără a aduce atingere dispozițiilor art. 14:

a) în fiecare caz în care se constată că declarația "CE" de conformitate a fost eliberată în mod necorespunzător producătorului sau reprezentantului său autorizat din cadrul Uniunii Europene i se solicită, în cazul în care este necesar, să aducă constituentul de interoperabilitate la o stare de conformitate și să nu mai încalce normele, în condițiile valabile pe teritoriul României;

b) atunci când neconformitatea se menține, se adoptă toate măsurile adecvate pentru a restrânge sau a interzice introducerea pe piață a constituentului de interoperabilitate în cauză ori pentru a se asigura că acesta este retras de pe piață în conformitate cu procedurile prevăzute la art. 14.

### ARTICOLUL 14

Neconformitatea constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale

(1) Atunci când se constată că este puțin probabil ca unul dintre constituenții de interoperabilitate care face obiectul declarației "CE" de conformitate sau de aptitudini de utilizare și care a fost introdus pe piață să respecte cerințele esențiale dacă este utilizat cu destinația propusă, producătorii, comercianții și utilizatorii implicați iau măsurile necesare pentru a-i restrânge domeniul de aplicare, a interzice utilizarea sa sau pentru a-l retrage de pe piață. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează de îndată Comisia Europeană cu privire la măsurile adoptate și motivează deciziile luate, 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 justificată prin existența unei lacune în specificațiile europene, se aplică procedura prevăzută la art. 12.

**(3)** Atunci când un constituent de interoperabilitate care face obiectul declarației "CE" de conformitate nu îndeplinește cerințele, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă măsuri adecvate împotriva celor care au eliberat declarația, iar Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează Comisia Europeană și celelalte state membre ale Uniunii Europene cu privire la aceasta.

## **CAPITOLUL IV**

### **Subsisteme**

#### **ARTICOLUL 15**

##### **Procedura pentru punerea în funcțiune**

**(1)** Fără a aduce atingere prevederilor cap. V, punerea în funcțiune a acelor subsisteme structurale din componența sistemului feroviar care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul României trebuie să fie autorizată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, înființată conform prevederilor Legii nr. 55/2006, cu modificările ulterioare. În acest scop Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia toate măsurile adecvate pentru a se asigura că aceste subsisteme pot fi puse în funcțiune numai dacă sunt proiectate, construite și instalate astfel încât, la integrarea în sistemul feroviar, să respecte cerințele esențiale privitoare la ele. În special se verifică dacă subsistemele sunt compatibile din punct de vedere tehnic cu sistemul în care urmează să fie integrate, respectiv integrarea în siguranță a subsistemelor în conformitate cu art. 4 alin. (3) și art. 6 alin. (3) din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare.

**(2)** Autoritatea de Siguranță Feroviară Română verifică, înainte de punerea în funcțiune a acestor subsisteme, dacă acestea se conformează, după caz, dispozițiilor relevante din STI privind exploatarea și întreținerea.

**(3)** După ce aceste sisteme sunt puse în funcțiune, verificarea se efectuează:

**a)** pentru infrastructuri, în cadrul acordării și monitorizării autorizațiilor de siguranță în conformitate cu art. 11 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare;

**b)** pentru vehicule, în cadrul acordării și monitorizării certificatelor de siguranță în conformitate cu art. 10 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare.

În acest scop, se folosesc procedurile de evaluare și verificare stabilite în STI structurale și funcționale corespunzătoare.

#### **ARTICOLUL 16**

##### **Libera circulație a subsistemelor**

Fără a aduce atingere dispozițiilor art. 15 alin. (1), pe teritoriul României nu se admite interzicerea, restrângerea sau împiedicarea construirii, punerii în funcțiune și exploatării subsistemelor structurale din componența sistemului de transport feroviar care respectă cerințele esențiale. În special nu se pot solicita verificări care au fost deja efectuate ca parte a procedurii de acordare a declarației de verificare "CE" a subsistemelor, ale cărei elemente constitutive sunt prezentate în anexa nr. 5, sau într-un alt stat membru al Uniunii Europene, înainte sau după intrarea în vigoare a Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului, în vederea verificării conformității cu cerințe identice în condiții identice de exploatare.

#### **ARTICOLUL 17**

##### **Conformitatea cu STI și normele naționale**



(1) Se consideră ca fiind interoperabile și îndeplinind cerințele esențiale referitoare la ele subsistemele structurale din componența sistemului feroviar care fac obiectul unei declarații de verificare "CE".

(2) Verificarea interoperabilității, în conformitate cu cerințele esențiale, pentru un subsistem structural din componența sistemului feroviar se dovedește prin raportare la STI, atunci când acestea există.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română întocmește, pentru fiecare subsistem, o listă a normelor tehnice utilizate pentru aplicarea cerințelor esențiale și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii transmite această listă Comisiei Europene, în cazul în care nu există o STI relevantă, a fost notificată o derogare în temeiul art. 9 sau un caz special impune aplicarea unor norme tehnice care nu sunt incluse în STI relevantă.

(4) Lista cu normele tehnice utilizate va fi transmisă ori de câte ori se modifică lista cu normele tehnice care trebuia notificată până la 30 aprilie 2005, în conformitate cu art. 16 alin. (3) din Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și cu art. 16 alin. (3) din Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional, după notificarea derogării sau după publicarea STI în cauză. Cu această ocazie, se desemnează și organismele responsabile pentru efectuarea, în cazul acestor norme tehnice, a procedurii de verificare "CE" menționate la art. 18.

(5) La solicitarea Comisiei Europene, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pune la dispoziție textul integral al normelor notificate.

(6) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii poate să opteze să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, normele și restricțiile respective se menționează în registrele de infrastructură prevăzute la art. 32.

(7) Normele tehnice obligatorii sunt publicate și puse la dispoziția tuturor administratorilor de infrastructură, a operatorilor de transport feroviar, solicitanților de autorizații de punere în funcțiune într-un limbaj clar, care poate fi înțeles de părțile interesate.

## ARTICOLUL 18

### Procedura de emitere a declarației de verificare "CE"

(1) Pentru emiterea declarației de verificare "CE" pentru subsisteme, solicitantul invită organismul notificat pe care l-a selectat în acest scop să aplice procedura de verificare "CE" prevăzută în anexa nr. 6. Solicitantul poate fi partea contractantă sau producătorul ori reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii Europene.

(2) Obligația organismului notificat responsabil de verificarea "CE" a unui subsistem începe din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de producție, până la faza de recepție dinaintea dării în exploatare a subsistemului. Aceasta include, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la art. 31 și 32.

(3) Organismul notificat este responsabil de redactarea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare "CE". Acest dosar tehnic trebuie să conțină toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului și, după caz, toate documentele care atestă conformitatea constituentilor de interoperabilitate. Dosarul trebuie să conțină, de asemenea, toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiuni referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere.

(4) Organismul notificat poate emite declarații intermediare de verificare pentru anumite etape ale procedurii de verificare sau anumite părți ale subsistemului. În acest caz, se aplică procedura prevăzută în anexa nr. 6.

**(5)** În cazul în care STI relevante permit acest lucru, organismul notificat poate emite certificate de conformitate pentru o serie de subsisteme sau anumite părți ale subsistemelor respective.

## ARTICOLUL 19

### Neconformitatea subsistemelor cu cerințele esențiale

**(1)** Atunci când constată că un subsistem structural care face obiectul unei declarații de verificare "CE" însoțite de dosarul tehnic nu este pe deplin conform cu prezenta 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 și Infrastructurii 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 prezentei directive se datorează:

- a)** nerespectării cerințelor esențiale sau a unei STI ori aplicării incorecte a unei STI;
- b)** caracterului inadecvat al unei STI.

## ARTICOLUL 20

### Punerea în funcțiune a subsistemelor existente după reînnoire sau modernizare

**(1)** În cazul reînnoirii sau modernizării, entitatea contractantă ori producătorul transmite Autorității de Siguranță Feroviară Române un dosar care descrie proiectul. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română examinează acest dosar și, ținând seama de strategia de punere în aplicare indicată în STI aplicabilă, decide dacă amplasarea lucrărilor face necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune în înțelesul prezentei hotărâri.

**(2)** O autorizație nouă de punere în funcțiune este necesară ori de câte ori nivelul general de siguranță a subsistemului respectiv poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere. În cazul în care este necesară o autorizație nouă, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română decide în ce măsură este necesară aplicarea STI în cazul proiectului. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă decizia în cauză în termen de 4 luni de la depunerea dosarului complet de către solicitant.

**(3)** Atunci când este necesară o autorizație nouă, iar STI nu este aplicată integral, pe baza solicitării Autorității de Siguranță Feroviară Române, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii notifică următoarele informații Comisiei Europene:

- a)** motivul pentru care STI nu este aplicată integral;
- b)** caracteristicile tehnice care se aplică în locul STI;
- c)** organismele responsabile cu aplicarea, în cazul acelor caracteristici, a procedurii de verificare "CE" prevăzute la art. 18.

## CAPITOLUL V

### Vehicule

## ARTICOLUL 21

### Autorizația de punere în funcțiune a vehiculelor

**(1)** Înainte de a fi utilizat într-o rețea, orice vehicul este autorizat în vederea punerii în funcțiune de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română competentă pentru rețeaua respectivă, cu excepția cazurilor în care prezentul capitol prevede altfel.

**(2)** Un vehicul conform cu STI este autorizat în conformitate cu art. 22 sau 23.

(3) Un vehicul care nu este conform cu STI este autorizat în conformitate cu art. 24 sau 25.

(4) Un vehicul care este conform cu un tip autorizat este autorizat în conformitate cu art. 26.

(5) O autorizație acordată în România este valabilă în toate celelalte state membre ale Uniunii Europene și o autorizație acordată de un stat membru al Uniunii Europene este valabilă în România, fără a aduce atingere dispozițiilor art. 23 și 25 privind autorizațiile suplimentare. Prin ordin al ministrului transporturilor se stabilesc condițiile în care sunt necesare autorizații suplimentare în conformitate cu dispozițiile relevante ale art. 23, în cazul vehiculelor conforme cu STI, sau ale art. 25, în cazul vehiculelor neconforme cu STI.

(6) Orice cerere pentru autorizația de punere în funcțiune face obiectul unei decizii a Autorității de Siguranță Feroviară Române, în conformitate cu art. 22 și 23 sau cu art. 24 și 25. Autorizația de punere în funcțiune poate stipula condiții de utilizare și alte restricții.

(7) Orice decizie negativă a Autorității de Siguranță Feroviară Române cu privire la punerea în funcțiune a unui vehicul feroviar se motivează în mod corespunzător. În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate cere Autorității de Siguranță Feroviară Române revizuirea deciziei din motive justificate în mod corespunzător. În termen de două luni de la primirea contestației, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă sau infirmă decizia. Dacă se confirmă decizia negativă, solicitantul poate cere instanțelor de contencios administrativ, potrivit reglementărilor legale în vigoare, revizuirea deciziei din motive justificate în mod corespunzător.

(8) În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română nu adoptă în termenele stabilite o decizie prevăzută la art. 23 alin. (7) și la art. 25 alin. (5), se consideră că punerea în funcțiune a vehiculului feroviar în cauză a fost autorizată după expirarea unei perioade de 3 luni de la sfârșitul termenelor menționate. Autorizațiile acordate în temeiul prezentului alineat sunt valabile doar în rețeaua pentru care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română nu a reacționat în termenele stabilite.

(9) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română care intenționează să revoce o autorizație de punere în funcțiune acordată de ea însăși sau o autorizație acordată de solicitant în conformitate cu alin. (8) utilizează procedura de revizuire a certificatelor de siguranță prevăzută la art. 10 alin. (5) din Legea nr. 55/2006 sau, după caz, procedura de revizuire a autorizațiilor de siguranță prevăzută la art. 11 alin. (3) din Legea nr. 55/2006.

(10) În cazul unei proceduri de apel, instanța de contencios administrativ competentă prevăzută la alin. (7) poate solicita Agenției Feroviare Europene un aviz care, în acest caz, este emis în termen de o lună de la depunerea cererii și transmis solicitantului, instanței de contencios administrativ competente și Autorității de Siguranță Feroviară Române care refuză acordarea autorizației.

(11) În cazul vehiculelor care rulează între România și o țară terță, pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al rețelei principale din cadrul Uniunii Europene și pentru care se poate acorda o derogare în conformitate cu art. 9 alin. (5) sau care reprezintă cazuri specifice, normele naționale prevăzute la art. 22 alin. (2) lit. b) și la art. 24 alin. (2) lit. b) pot include acorduri internaționale în măsura în care sunt compatibile cu legislația Uniunii Europene.

(12) Autorizațiile de punere în funcțiune care au fost acordate înainte de data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, 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. Această dispoziție prevalează asupra art. 22-25.

**(13)** Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate acorda autorizații de punere în funcțiune pentru o serie de vehicule. În acest scop, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează solicitantul cu privire la procedura care trebuie urmată.

**(14)** Autorizațiile de punere în funcțiune acordate în conformitate cu prezentul articol nu aduc atingere altor condiții impuse operatorilor de transport feroviar și administratorilor de infrastructură pentru exploatarea unor astfel de vehicule pe rețeaua relevantă în conformitate cu art. 9-11 din Legea nr. 55/2006.

## ARTICOLUL 22

Autorizația inițială de punere în funcțiune pentru vehiculele conforme cu STI

**(1)** Prezentul articol se aplică vehiculelor conforme cu toate STI relevante în vigoare în momentul punerii în funcțiune, cu condiția ca o parte semnificativă dintre cerințele esențiale să fie prevăzute în respectivele STI și ca STI relevantă privind materialul rulant să fi intrat în vigoare și să fie aplicabilă.

**(2)** Autorizația inițială se acordă de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română după cum urmează:

**a)** atunci când toate subsistemele structurale ale vehiculului au fost autorizate în conformitate cu dispozițiile cap. IV, autorizația se acordă fără verificări suplimentare;

**b)** în cazul vehiculelor care dispun de toate declarațiile "CE" de verificare necesare, conform dispozițiilor art. 18, criteriile pe care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română le poate verifica în scopul emiterii unei autorizații de punere în funcțiune pot avea în vedere doar următoarele aspecte:

**(i)** compatibilitatea tehnică dintre subsistemele relevante ale vehiculului și integrarea lor în condiții de siguranță în conformitate cu art. 15 alin. (1);

**(ii)** compatibilitatea tehnică dintre vehiculul și rețeaua în cauză;

**(iii)** normele naționale aplicabile punctelor deschise;

**(iv)** normele naționale aplicabile cazurilor specifice identificate în mod corespunzător în STI relevante.

## ARTICOLUL 23

Autorizații suplimentare pentru punerea în funcțiune a vehiculelor conforme cu STI

**(1)** Vehiculele care sunt pe deplin conforme cu STI în ceea ce privește toate aspectele subsistemelor relevante, fără cazuri specifice și fără puncte deschise legate strict de compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea, nu trebuie să facă obiectul unei autorizații suplimentare pentru punerea în funcțiune atât timp cât circulă în rețele conforme cu STI în alte state membre ale Uniunii Europene sau în condițiile specificate în STI corespunzătoare.

**(2)** În cazul vehiculelor care sunt puse în funcțiune în conformitate cu art. 22 sau în cazul vehiculelor care sunt puse în funcțiune în alte state membre ale Uniunii Europene în conformitate cu art. 22 din Directiva 2008/57/CE, dar care nu sunt prevăzute la alin. (1), Autoritatea de Siguranță Feroviară Română decide dacă pe teritoriul României sunt necesare autorizații suplimentare. În acest caz, se aplică prevederile alin. (3)-(7).

**(3)** Solicitantul prezintă Autorității de Siguranță Feroviară Române un dosar privind vehiculul sau tipul de vehicul și utilizarea planificată în rețea. Dosarul conține următoarele informații:

**a)** documente care dovedesc faptul că punerea în funcțiune a vehiculului a fost autorizată într-un alt stat membru al Uniunii Europene în conformitate cu art. 22 din Directiva 2008/57/CE;

**b)** o copie a dosarului tehnic conform dispozițiilor anexei nr. 6. Acesta include, în cazul vehiculelor echipate cu înregistratoare de date, informații privind procedura de colectare

a datelor, care să permită citirea și evaluarea, atât timp cât informațiile nu sunt armonizate de STI corespondentă;

**c)** înregistrările în care este înscris istoricul întreținerii vehiculului și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice efectuate după autorizare;

**d)** dovezi referitoare la caracteristicile tehnice și operaționale care arată că vehiculul este compatibil cu infrastructurile și instalațiile fixe, inclusiv condițiile climatice, sistemul de alimentare cu energie, sistemul de control-comandă și semnalizare, ecartamentul liniilor și gabaritul infrastructurii, sarcina maximă admisă pe osie și alte constrângeri ale rețelei.

**(4)** Criteriile verificate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română pot viza doar următoarele aspecte:

**a)** compatibilitatea tehnică dintre vehiculul și rețeaua în cauză, inclusiv normele naționale aplicabile punctelor deschise necesare pentru a asigura o astfel de compatibilitate;

**b)** normele naționale aplicabile cazurilor specifice identificate în mod corespunzător în STI relevante.

**(5)** Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate solicita furnizarea de informații suplimentare, efectuarea de analize de risc în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (3) lit. a) din Legea nr. 55/2006, cu modificările și completările ulterioare, sau realizarea de teste pe rețea pentru a verifica criteriile prevăzute la alin. (4). Cu toate acestea, după adoptarea documentului de referință prevăzut la art. 27 din Directiva 2008/57/CE, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate efectua o astfel de verificare doar în temeiul normelor naționale aparținând grupelor B sau C din acel document.

**(6)** Autoritatea de Siguranță Feroviară Română definește, după consultarea solicitantului, domeniul de aplicare și conținutul informațiilor suplimentare, al analizelor de risc sau al testelor solicitate. Administratorul infrastructurii, prin consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de 3 luni de la data depunerii cererii solicitantului. Dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă măsuri pentru ca testele să poată fi efectuate.

**(7)** Toate cererile pentru o autorizație de punere în funcțiune depuse în conformitate cu prezentul articol fac obiectul unei decizii care este adoptată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de:

**a)** două luni de la prezentarea dosarului prevăzut la alin. (3);

**b)** după caz, o lună de la furnizarea oricăror informații suplimentare solicitate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română;

**c)** după caz, o lună de la furnizarea rezultatelor oricăror teste solicitate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.

## ARTICOLUL 24

Autorizația inițială de punere în funcțiune pentru vehiculele neconforme cu STI

**(1)** Prezentul articol se aplică vehiculelor care nu sunt conforme cu toate STI relevante în vigoare la data punerii lor în funcțiune, inclusiv vehiculelor care fac obiectul unor derogări, sau atunci când o parte semnificativă din cerințele esențiale nu a fost prevăzută în una sau mai multe STI.

**(2)** Autorizația inițială se acordă de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română după cum urmează:

**a)** pentru aspectele tehnice reglementate de o STI, dacă există, se aplică procedura de verificare "CE";

**b)** pentru alte aspecte tehnice se aplică normele naționale notificate în temeiul art. 17 din prezenta hotărâre și al art. 8 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare.

**(3)** Autorizația inițială este valabilă numai în rețeaua de pe teritoriul României.

## ARTICOLUL 25

Autorizații suplimentare de punere în funcțiune pentru vehiculele neconforme cu STI

(1) În cazul vehiculelor a căror punere în funcțiune a fost autorizată într-un stat membru al Uniunii Europene în conformitate cu art. 21 alin. (12) sau cu art. 24 din Directiva 2008/57/CE, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate hotărî, în conformitate cu prezentul articol, dacă pe teritoriul României sunt necesare autorizații suplimentare pentru punerea în funcțiune.

(2) Solicitantul prezintă Autorității de Siguranță Feroviară Române un dosar tehnic privind vehiculul sau tipul de vehicul, împreună cu detalii privind utilizarea planificată în rețea. Dosarul conține următoarele informații:

a) documente care dovedesc faptul că punerea în funcțiune a vehiculului a fost autorizată într-un alt stat membru al Uniunii Europene, împreună cu documentația privind procedura urmată pentru a demonstra că vehiculul a respectat cerințele de siguranță în vigoare, inclusiv, dacă este cazul, informații privind derogările acordate în conformitate cu art. 9 din Directiva 2008/57/CE;

b) datele tehnice, programul de întreținere și caracteristicile funcționale. Acestea includ, în cazul vehiculelor echipate cu înregistratoare de date, informații privind procedura de colectare a datelor, care să permită citirea și evaluarea prevăzute la art. 20 alin. (2) lit. c) din Directiva 2004/49/CE;

c) înregistrările în care este înscris istoricul exploatarei și întreținerii vehiculului și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice efectuate după autorizare;

d) dovezi referitoare la caracteristicile tehnice și operaționale care arată că vehiculul este compatibil cu infrastructurile și instalațiile fixe, inclusiv condițiile climatice, sistemul de alimentare cu energie, sistemul de control-comandă și semnalizare, ecartamentul liniilor și gabaritul infrastructurii, sarcina maximă admisă pe osie și alte constrângeri ale rețelei.

(3) Informațiile menționate la alin. (2) lit. a) și b) nu pot fi puse la îndoială de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, cu excepția cazului în care aceasta poate demonstra, fără a aduce atingere art. 16, existența unui important risc de siguranță. După adoptarea documentului de referință prevăzut la art. 27 din Directiva 2008/57/CE, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română nu poate invoca în acest sens niciuna dintre regulile din grupa A enumerate în acel document.

(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate solicita furnizarea unor informații suplimentare, efectuarea unor analize de risc în conformitate cu art. 6 alin. (3) lit. a) din Legea nr. 55/2006, cu modificările și completările ulterioare, sau realizarea unor teste pe rețea pentru a verifica dacă informațiile prevăzute la alin. (2) lit. c) și d) respectă normele naționale în vigoare notificate Comisiei Europene în conformitate cu art. 8 din Legea nr. 55/2006, cu modificările și completările ulterioare, sau cu art. 17 din prezenta hotărâre. Cu toate acestea, după adoptarea documentului de referință prevăzut la art. 27 din Directiva 2008/57/CE, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate efectua o astfel de verificare doar în temeiul normelor naționale aparținând grupelor B sau C enumerate în acel document. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română definește, după consultarea solicitantului, domeniul de aplicare și conținutul informațiilor suplimentare, al analizelor de risc sau al testelor solicitate. Administratorul infrastructurii, prin consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de 3 luni de la data depunerii cererii solicitantului. Dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă măsuri pentru ca testele să poată fi efectuate.

(5) Toate cererile pentru o autorizație de punere în funcțiune depuse în conformitate cu prezentul articol fac obiectul unei decizii care este adoptată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cât mai curând posibil, dar în cel mult:

- a) 4 luni de la prezentarea dosarului tehnic prevăzut la alin. (2);
- b) dacă este cazul, două luni de la furnizarea informațiilor suplimentare sau a analizelor de risc solicitate de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu prevederile alin. (4);
- c) dacă este cazul, două luni de la furnizarea rezultatelor testelor solicitate de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu prevederile alin. (4).

## **ARTICOLUL 26**

### Autorizarea unor tipuri de vehicule

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate acorda autorizații pentru tipuri de vehicule.

(2) Cu toate acestea, dacă autorizează un vehicul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română autorizează, în același timp, tipul de vehicul.

(3) Un vehicul care este conform cu un tip deja autorizat în România este autorizat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română pe baza unei declarații de conformitate cu tipul în cauză, prezentată de solicitant, fără verificări suplimentare. Totuși, în cazul în care se modifică dispozițiile relevante ale STI și normele naționale pe baza cărora un tip de vehicul a fost autorizat, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română decide dacă autorizațiile de tip acordate deja rămân valabile sau trebuie reînnoite. Criteriile pe care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română le verifică în vederea reînnoirii unei autorizații de tip pot viza doar normele modificate. Reînnoirea autorizației de tip nu afectează autorizațiile de vehicule acordate deja pe baza tipurilor autorizate anterior.

(4) Modelul de declarație de conformitate cu tipul este cel adoptat de Comisia Europeană.

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

- a) procedurile de verificare a STI relevante, pentru vehiculele conforme cu STI;
- b) procedurile de verificare definite în modulul D sau E din Decizia 93/465/CEE a Consiliului, pentru vehiculele neconforme cu STI. În cazul în care Comisia Europeană adoptă o procedură de verificare ad-hoc în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la art. 29 alin. (3) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului, aceasta se aplică.

(6) Solicitantul poate cere o autorizație de tip în mai multe state membre ale Uniunii Europene în același timp. În acest caz, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu autoritățile naționale de siguranță implicate pentru simplificarea procedurii și reducerea la minimum a eforturilor administrative.

(7) Autorizațiile de tip se înregistrează în Registrul european al tipurilor autorizate de vehicule în conformitate cu prevederile art. 31. Acest registru specifică statul sau statele membru/membre în care este autorizat un tip de vehicul.

## **ARTICOLUL 27**

### Clasificarea normelor naționale

Pentru a facilita procedura de autorizare pentru punerea în funcțiune a vehiculelor prevăzută la art. 25, normele naționale sunt clasificate în conformitate cu prevederile anexei nr. 7.

## **CAPITOLUL VI**

### Organismele notificate

## ARTICOLUL 28

### Organismele notificate

(1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează Comisia Europeană și celelalte state membre ale Uniunii Europene cu privire la organismele responsabile pentru îndeplinirea procedurii de evaluare a conformității sau aptitudinilor de utilizare prevăzute la art. 13 și a procedurii de verificare prevăzute la art. 18, indicând pentru fiecare organism domeniul de responsabilitate și numerele de identificare obținute în avans de la Comisia Europeană.

(2) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii aplică criteriile prevăzute în anexa nr. 8 pentru evaluarea organismelor ce urmează a fi notificate. Organismele care îndeplinesc criteriile de evaluare prevăzute în standardele europene relevante sunt considerate ca îndeplinind și criteriile menționate.

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii retrage aprobarea dată unui organism care nu mai respectă criteriile prevăzute în anexa nr. 8 și informează de îndată Comisia Europeană și celelalte state membre ale Uniunii Europene cu privire la aceasta.

## CAPITOLUL VII

### Registrele de rețele și vehicule

## ARTICOLUL 29

### Sistemul de numerotare a vehiculelor

(1) Orice vehicul pus în funcțiune în sistemul feroviar al Uniunii Europene poartă un număr european de vehicul, denumit în continuare NEV, atribuit în momentul acordării primei autorizații de punere în funcțiune.

(2) Solicitantul autorizației inițiale are și responsabilitatea marcării vehiculului în cauză cu NEV care i-a fost alocat.

(3) NEV va fi specificat în STI privind exploatarea și gestionarea traficului.

(4) Unui vehicul i se alocă un număr NEV doar o singură dată, cu excepția cazului în care STI privind exploatarea și gestionarea traficului precizează altfel.

(5) Sub rezerva alin. (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 principală din cadrul Uniunii Europene, se acceptă vehiculele identificate în mod clar în conformitate cu un sistem de codare diferit.

## ARTICOLUL 30

### Registrele naționale ale vehiculelor

(1) Autoritatea Feroviară Română ține un registru al vehiculelor feroviare autorizate de pe teritoriul României. Acesta îndeplinește următoarele criterii:

a) respectă specificațiile comune prevăzute la alin. (2);

b) este păstrat și actualizat de către un organism independent de orice operator de transport feroviar;

c) este accesibil Autorității de Siguranță Feroviară Române și Organismului de Investigare Feroviar Român, prevăzute la art. 16 și 21 din Legea nr. 55/2006; de asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar, prevăzut la art. 30 din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, cu modificările și completările ulterioare, Agenției Feroviare Europene, operatorilor de transport feroviar și administratorilor/gestionarilor de infrastructură feroviară, precum și



persoanelor/organizațiilor care înregistrează vehicule sau care sunt identificate în registru.

(2) Specificațiile comune privind registrul se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la art. 29 alin. (3) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului și pe baza proiectelor de specificații întocmite de Agenția Feroviară Europeană. Aceste proiecte de specificații includ: conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitatea de efectuare a schimbului de date, regulile de introducere și de consultare a datelor. Pentru fiecare vehicul, registrul conține cel puțin următoarele informații:

- a) NEV;
- b) trimiteri la declarația "CE" de verificare și la organismul emitent;
- c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate prevăzută la art. 31;
- d) identificarea proprietarului și a deținătorului vehiculului;
- e) restricții privind utilizarea vehiculului;
- f) entitatea responsabilă cu întreținerea.

(3) Titularul înregistrării declară imediat orice modificare a datelor introduse în registrul național al vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înregistra un vehicul autorității oricărui stat membru al Uniunii Europene în care a fost autorizat vehiculul.

(4) Atât timp cât registrele naționale ale vehiculelor ale statelor membre ale Uniunii Europene nu sunt interconectate, Autoritatea Feroviară Română își actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în registrul său în ceea ce privește datele care îl interesează.

(5) În cazul vehiculelor care sunt puse în funcțiune pentru prima dată într-o țară terță și sunt autorizate în România pentru a fi puse în funcțiune pe teritoriul său, Autoritatea Feroviară Română garantează că datele enumerate la alin. (2) lit. d)-f) pot fi recuperate prin intermediul registrului național al vehiculelor. Datele prevăzute la alin. (2) lit. f) pot fi înlocuite cu date critice de siguranță privind programul de întreținere.

## ARTICOLUL 31

### Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate

(1) Agenția Feroviară Europeană creează și păstrează un registru al tipurilor de vehicule autorizate de statele membre pentru punerea în funcțiune în rețeaua feroviară a Uniunii Europene. Acest registru îndeplinește următoarele criterii:

- a) este public și accesibil în format electronic;
- b) respectă specificațiile comune prevăzute la alin. (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului;
- c) este conectat cu toate registrele naționale ale vehiculelor.

(2) Registrul conține, în cazul fiecărui vehicul, următoarele informații:

- a) caracteristicile tehnice ale tipului de vehicul, definite în STI relevante;
- b) denumirea producătorului;
- c) datele, referințele și statele membre ale Uniunii Europene emitente ale autorizațiilor succesive pentru tipul de vehicul respectiv, inclusiv eventualele restricții sau retrageri.

(3) La data eliberării, modificării, suspendării sau retragerii unei autorizații de tip în România, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează Agenția Feroviară Europeană, astfel încât aceasta să își poată actualiza registrul.

## ARTICOLUL 32

### Registrul de infrastructură

Autoritatea Feroviară Română asigură publicarea și actualizarea unui registru de infrastructură conform ciclului de revizuire prevăzut la art. 35 alin. (2) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului. În acest registru se precizează caracteristicile principale ale fiecărui subsistem sau ale fiecărei părți de subsistem implicate, de exemplu, parametrii de bază, și conformitatea acestora cu caracteristicile prescrise de STI aplicabile. În acest scop, fiecare STI specifică cu exactitate care informație trebuie inclusă în registrul de infrastructură.

## **CAPITOLUL VIII**

### Dispoziții tranzitorii

#### **ARTICOLUL 33**

##### Proiect de sisteme de referință

În urma adoptării sistemului de referință prevăzut la art. 36 alin. (1) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează Comisia Europeană în cazul intenției de a adopta o dispoziție națională sau în cazul dezvoltării pe teritoriul României a unui proiect care ar încălca sistemul de referință.

## **CAPITOLUL IX**

### Dispoziții finale

#### **ARTICOLUL 34**

##### Motivare

Orice decizie privind evaluarea conformității sau a aptitudinilor de utilizare a componentelor de interoperabilitate, luată ca urmare a prezentei hotărâri, verificarea subsistemelor care formează sistemul feroviar și orice decizie adoptată în conformitate cu art. 7, 12, 14 și 19 trebuie să precizeze în detaliu motivele pe care se bazează. Partea în cauză este notificată în cel mai scurt timp posibil, în același timp indicându-se soluțiile posibile în baza legislației în vigoare și termenele acordate pentru punerea în aplicare a acestor soluții.

#### **ARTICOLUL 35**

##### Abrogare

La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, se abrogă Hotărârea Guvernului [nr. 1.533/2003](#) privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 18 din 9 ianuarie 2004, cu modificările și completările ulterioare, și Hotărârea Guvernului [nr. 850/2003](#) privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 529 din 23 iulie 2003, cu modificările și completările ulterioare. Trimiterile la hotărârile abrogate se interpretează ca trimiteri la prezenta hotărâre și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa nr. 11.

\*

Prezenta hotărâre transpune în totalitate prevederile Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 191 din 18 iulie 2008, precum și ale Directivei 2009/131/CE a Comisiei

din 16 octombrie 2009 de modificare a anexei VII la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 273 din 17 octombrie 2009.

PRIM-MINISTRU  
EMIL BOC

## **ANEXA Nr. 1**

### DOMENIUL DE APLICARE

#### **1. Sistemul feroviar convențional**

##### **1.1. Rețea**

Infrastructura sistemului de transport feroviar convențional este formată din linii ale rețelei de transport feroviar prevăzute în Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, republicată, necesare pentru a se realiza conectarea cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean.

În sensul hotărârii, această rețea poate fi împărțită în următoarele categorii:

- linii prevăzute pentru traficul de călători;
- linii prevăzute pentru traficul mixt, călători și marfă;
- linii destinate în mod special sau modernizate pentru servicii de transport feroviar de marfă;
- noduri feroviare de călători;
- noduri feroviare de marfă, inclusiv terminale intermodale;
- linii de legătură între elementele de mai sus.

Această rețea include sisteme de gestionare a traficului, de localizare și de circulație a trenurilor: instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători de lung parcurs și transportului de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatare sigure și armonioase a rețelei, precum și a unei gestionări eficiente a traficului.

##### **1.2. Vehicule**

Sistemul feroviar convențional cuprinde toate vehiculele apte să circule pe întreaga rețea feroviară transeuropeană convențională sau pe o parte a acesteia, incluzând:

- trenurile automotoare electrice sau cu motoare termice;
- locomotive cu motoare termice sau locomotive electrice;
- vagoanele de călători;
- vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele pentru transportul camioanelor.

Echipamentul de construcție și menținere a infrastructurilor feroviare mobile poate fi inclus.

Fiecare dintre categoriile de mai sus poate fi divizată în:

- vehicule pentru utilizare internațională;
- vehicule pentru utilizare națională.

#### **2. Sistemul feroviar de mare viteză**

##### **2.1. Rețea**

Rețeaua sistemului feroviar de mare viteză va fi aceea a liniilor de mare viteză ale rețelei transeuropene de transport prevăzute în Legea nr. 203/2003, republicată.

Liniile de mare viteză includ:

- linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale sau mai mari de 250 km/h;
- linii special modernizate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;
- linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici speciale din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană și pe care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include și liniile de interconectare între rețelele de mare viteză și cele convenționale, liniile din stații, liniile de acces către terminale, depouri etc., pe care materialul rulant de mare viteză circulă cu viteza convențională.

Această rețea include sisteme de gestionare a traficului, de localizare și circulație, instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor pe aceste linii, în vederea garantării unei exploatare sigure și armonioase a rețelei, precum și a unei gestionări eficiente a traficului.

## 2.2. Vehicule

Sistemul feroviar de mare viteză include vehicule proiectate să ruleze:

- fie la viteze de cel puțin 250 km/h pe linii special construite pentru mare viteză, permițând în același timp rularea la viteze de peste 300 km/h în circumstanțe adecvate;
- fie la viteze de ordinul a 200 km/h pe liniile prevăzute în secțiunea 2.1, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale acestor linii.

În plus, vehiculele destinate să ruleze cu o viteză maximă mai mică de 200 km/h care este posibil să se deplaseze pe întreaga rețea transeuropeană de mare viteză sau pe o parte a acesteia, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale rețelei respective, îndeplinesc cerințele pentru funcționarea în condiții de siguranță pe rețeaua respectivă. În acest scop, STI pentru vehiculele convenționale specifică, de asemenea, cerințe pentru funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor convenționale pe rețelele de mare viteză.

## 3. Compatibilitatea sistemului feroviar

Calitatea serviciilor feroviare din Europa depinde, printre altele, de o coerență excelentă între caracteristicile rețelei (în sensul cel mai larg, părțile fixe ale tuturor subsistemelor implicate) și cele ale vehiculelor (incluzând componentele de bord ale tuturor subsistemelor implicate). Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de acest factor.

## 4. Extinderea sferei de aplicare

### 4.1. Subcategoriile de rețele și vehicule

Domeniul de aplicare a STI este extins progresiv la întregul sistem feroviar prevăzut la art. 1 alin. (4) din hotărâre. Pentru a garanta eficacitatea interoperabilității din punctul de vedere al costurilor, se vor crea, dacă va fi necesar, mai multe subcategorii ale tuturor categoriilor de rețele și vehicule menționate în prezenta anexă. Dacă este necesar, specificațiile funcționale și tehnice menționate la art. 5 alin. (3) din hotărâre pot varia în funcție de subcategorie.

### 4.2. Garanții în materie de costuri

Analiza cost-beneficiu a măsurilor propuse va lua în considerare, printre altele, următoarele elemente:

- costul măsurii propuse;
- beneficiile pentru interoperabilitate ale extinderii domeniului de aplicare la anumite subcategorii de rețele și vehicule;
- reducerea costurilor de capital și a taxelor datorate economiilor de scară și unei mai bune utilizări a vehiculelor;
- reducerea costurilor investițiilor și a celor de întreținere/operare datorită competiției sporite între producători și societățile de întreținere;
- avantaje asupra mediului datorită îmbunătățirilor tehnice ale sistemului feroviar;

- o funcționare mai sigură.

De asemenea, această evaluare va indica impactul probabil pentru toți operatorii economici implicați.

## **ANEXA Nr. 2**

### 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 terestră;
- control-comandă și semnalizare la bord;
- material rulant;

##### **b) din domeniul funcțional:**

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

#### **2. Descrierea subsistemelor**

Pentru fiecare subsistem sau parte a unui subsistem, lista constituenților și a aspectelor referitoare la interoperabilitate este propusă de Agenția Feroviară Europeană în momentul elaborării proiectului de STI relevantă. Fără a aduce atingere determinării aspectelor și constituenților referitori la interoperabilitate sau ordinii în care acestea/aceștia vor face obiectul STI, subsistemele includ:

##### **2.1. Infrastructură**

Linia ferată, macazurile, lucrările de artă - poduri, tuneluri și altele asemenea, infrastructura asociată a stațiilor - peroane, zone de acces, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă și altele asemenea, echipamente 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

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

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. Operare 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 degradate, incluzând, în special, compunerea și conducerea trenurilor, planificarea și gestionarea traficului

- Calificările profesionale care pot fi necesare pentru efectuarea serviciilor transfrontaliere

##### **2.6. Aplicații telematice**

Potrivit prevederilor anexei nr. 1 la hotărâre, acest subsistem cuprinde două elemente:

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

b) aplicații pentru serviciile 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 tipuri de transport și eliberarea documentelor electronice de însoțire.

## 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, mecanisme de frânare, cuplare și rulare - boghiuri, osii și altele asemenea, și suspensii, uși, interfețe om/mașină - mecanic, personal de bord și călători, incluzând nevoile persoanelor 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.

## **ANEXA Nr. 3**

### 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-limită 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 serviciu. Consecințele în materie de siguranță ale unor defecțiuni accidentale trebuie limitate prin mijloace adecvate.

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

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

##### 1.2. Fiabilitate și disponibilitate

Monitorizarea și întreținerea componentelor fixe sau mobile care sunt implicate în deplasările 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 să pună în pericol sănătatea persoanelor care au acces la ele, datorită modului de utilizare, 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 transeuropean convențional trebuie să fie evaluat și luat în considerare în etapa de proiectare a sistemului, în conformitate cu dispozițiile Uniunii Europene în vigoare.

**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.** Prin proiectare și exploatare, sistemul feroviar nu trebuie să genereze un nivel inadmisibil de emisii de zgomot:

- în zonele apropiate infrastructurii feroviare, astfel cum este definită la art. 3 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european;

- în cabina mecanicului de locomotivă.

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

#### **1.5. Compatibilitate tehnică**

Caracteristicile tehnice ale infrastructurii și ale instalațiilor fixe trebuie să fie compatibile între ele și cu cele ale trenurilor ce urmează a se folosi în sistemul feroviar.

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 garanta accesul acestora în condiții de egalitate cu celelalte persoane, prin prevenirea sau eliminarea barierelor și prin alte măsuri corespunzătoare. Aceasta include proiectarea, construcția, reînnoirea, modernizarea, întreținerea și exploatarea elementelor relevante ale subsistemelor la care publicul are acces.

**1.6.2.** Subsistemele "operațiuni" și "aplicații telematice pentru călători" trebuie să asigure funcționalitatea necesară pentru a facilita accesul persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă în condiții de egalitate 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 adecvate pentru a preveni accesul la instalații sau pătrunderile neautorizate.

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

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

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

## **2.1.2. Accesibilitate**

**2.1.2.1.** Subsistemele "infrastructură" la care publicul are acces trebuie să fie accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă 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. Compatibilitatea 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 trebuie să permită trenurilor să se deplaseze la un nivel de siguranță care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea. Sistemele de 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 necorespunzătoare.

### **2.3.2. Compatibilitatea tehnică**

Întreaga infrastructură nouă și întregul material rulant nou, produse sau dezvoltate după adoptarea sistemelor compatibile de 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. Materialul 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.

Echipele 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 liniilor, 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 personalului însoțitor să îl contacteze.

Ușile de acces trebuie să fie dotate cu un sistem de deschidere și închidere care să garanteze siguranța călătorilor.

Trebuie prevăzute și semnalizate ieșiri de siguranță.

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

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



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

#### **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 deteriorată specifică, continuarea călătoriei fără consecințe nefavorabile pentru echipamentele care rămân în funcțiune.

#### **2.4.3. Compatibilitatea 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**

**2.4.5.1.** Subsistemele "material rulant" la care publicul are acces 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. Compatibilitatea 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. Compatibilitatea tehnică**

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor de locomotivă, ale personalului de bord și ale impiegaților de mișcare trebuie să asigure eficiența funcționării în sistemul feroviar, ținându-se seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.

#### **2.6.4. Accesibilitate**

**2.6.4.1.** Trebuie luate măsuri adecvate pentru a se garanta faptul că normele de exploatare prevăd funcționalitatea necesară în vederea asigurării accesibilității pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă.

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

##### **2.7.1. Compatibilitatea tehnică**

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

Trebuie adoptate măsuri pentru a asigura:

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

##### **2.7.2. Fiabilitate și disponibilitate**

Metodele de utilizare, 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**

**2.7.5.1.** Trebuie luate măsuri adecvate pentru a se garanta faptul că subsistemele "aplicații telematice pentru călători" oferă funcționalitatea necesară în vederea asigurării accesibilității pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă.

## **ANEXA Nr. 4**

### **DECLARAȚIA "CE" DE CONFORMITATE ȘI APTITUDINI DE UTILIZARE A CONSTITUENȚILOR DE INTEROPERABILITATE**

#### **1. Constituenții de interoperabilitate**

Declarația "CE" se aplică constituenților de interoperabilitate implicați în interoperabilitatea sistemului feroviar, astfel cum se prevede la art. 3 din hotărâre. Acești constituenți de interoperabilitate pot fi:

##### **1.1. Constituenți cu utilizare multiplă**

Aceștia sunt constituenți care nu sunt specifici sistemului feroviar și pot fi folosiți ca atare în alte domenii.

##### **1.2. Constituenți cu utilizare multiplă având caracteristici specifice**

Aceștia sunt constituenți care nu sunt specifici ca atare sistemului feroviar, dar care trebuie să dispună de niveluri de performanță specifice atunci când sunt folosiți în domeniul feroviar.

##### **1.3. Constituenți specifici**

Acești constituenți sunt specifici aplicațiilor feroviare.

## 2. Domeniul de aplicare

Sub incidența declarației "CE" intră:

- evaluarea de către unul sau mai multe organisme autorizate a conformității intrinseci a unui constituent de interoperabilitate, analizat în mod izolat, în raport cu specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte;
- evaluarea/aprecierea de către unul sau mai multe organisme autorizate a eligibilității pentru utilizarea propusă a unui constituent de interoperabilitate, analizat în mediul său feroviar și, în special în cazurile în care sunt implicate interfețe, în raport cu specificațiile tehnice, îndeosebi cu cele de natură funcțională, care urmează a fi verificate.

Procedurile de evaluare puse în aplicare de către organismele autorizate în etapele de proiectare și de producție vor utiliza modulele definite în Decizia 93/465/CEE a Consiliului din 22 iulie 1993 privind modulele diverselor faze ale procedurilor de evaluare a conformității și normele de aplicare și utilizare a mărcii de conformitate CE, care sunt propuse spre a fi utilizate în cadrul directivelor de armonizare tehnică, în conformitate cu condițiile prevăzute în STI.

## 3. Conținutul declarației "CE"

Declarația de conformitate sau aptitudini de utilizare "CE" și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

Declarația se redactează în aceeași limbă ca și instrucțiunile și trebuie să conțină următoarele:

- trimiterile la directivă;
- denumirea și adresa producătorului sau ale reprezentantului său autorizat cu sediul în Uniunea Europeană: se vor indica denumirea comercială și adresa completă; în cazul reprezentantului autorizat, se va indica și denumirea comercială a producătorului;
- descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (origine, tipul etc.);
- descrierea procedurii utilizate pentru declararea conformității sau a aptitudinilor de utilizare (art. 13 din hotărâre);
- toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească constituentul de interoperabilitate și, în special, condițiile de utilizare;
- denumirea și adresa organismului sau a organismelor autorizat/autorizate implicat/implicate în procedura urmată în privința conformității sau a aptitudinilor de utilizare și data certificatului de verificare, împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatului, atunci când este cazul;
- trimitere la specificațiile europene, atunci când este cazul;
- identificarea semnatarului împuternicit să angajeze producătorul sau pe reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în Uniunea Europeană.

## **ANEXA Nr. 5**

### DECLARAȚIA DE VERIFICARE "CE" A SUBSISTEMELOR

#### 1. Declarația de verificare "CE" a subsistemelor

Declarația de verificare "CE" a unui subsistem este o declarație efectuată de către "solicitant" în sensul art. 18 din hotărâre, în care acesta declară pe răspunderea sa exclusivă că subsistemul în cauză, care a fost supus procedurilor de verificare relevante, respectă cerințele din legislația relevantă a Uniunii Europene, inclusiv orice norme naționale relevante.

Declarația de verificare "CE" și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

Declarația de verificare "CE" trebuie să se bazeze pe informațiile rezultate în urma procedurii de verificare "CE" pentru subsisteme, prevăzută în anexa nr. 6 la hotărâre. Declarația trebuie să fie întocmită în aceeași limbă ca și dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare "CE" și trebuie să cuprindă cel puțin următoarele:

**a)** trimiterea la hotărâre, la specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) și la normele aplicabile la nivel național;

**b)** trimiterea la STI-urile sau la părțile din acestea pentru care nu s-a examinat conformitatea în cursul procedurii de verificare "CE" și la normele naționale care au fost aplicate în cazul unei derogări, al aplicării parțiale a STI-urilor din motive de adaptare sau de reînnoire, al unei perioade de tranziție pentru o STI sau într-un caz specific;

**c)** denumirea și adresa "solicitantului", indicându-se denumirea comercială și adresa completă; în cazul reprezentantului autorizat, se indică și denumirea comercială a entității contractante sau a producătorului;

**d)** o scurtă descriere a subsistemului;

**e)** denumirea (denumirile) și adresa (adresele), precum și numărul (numerele) de identificare ale organismului (organismelor) notificat(e) care a(u) efectuat verificările "CE" menționate la art. 18 din hotărâre;

**f)** denumirea (denumirile) și adresa (adresele), precum și numărul (numerele) de identificare ale organismului (organismelor) notificat(e) care a(u) efectuat evaluarea conformității cu alte reglementări care decurg din tratat;

**g)** denumirea (denumirile) și adresa (adresele) organismului (organismelor) desemnat(e) care a(u) efectuat verificarea (verificările) conformității cu normele naționale menționate la art. 17 alin. (3) din hotărâre;

**h)** denumirea și adresa organismului (organismelor) de evaluare care a(u) întocmit rapoartele de evaluare a siguranței, legate de utilizarea metodelor de siguranță comune (MSC), în ceea ce privește evaluarea riscurilor, în cazurile prevăzute de hotărâre;

**i)** trimiteri la documentele conținute în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare "CE";

**j)** toate dispozițiile relevante, provizorii sau finale, pe care trebuie să le respecte subsistemele și, în special, orice restricții sau condiții de funcționare, dacă este cazul;

**k)** identitatea semnatarului (persoana fizică sau persoanele autorizate să semneze declarația).

Atunci când în anexa nr. 6 la hotărâre se face trimitere la "declarația intermediară de verificare" (DIV), dispozițiile prezentei secțiuni se aplică declarației respective.

## **2. Declarația de verificare "CE" a subsistemelor în cazul unor modificări**

În cazul unei modificări, care nu este o înlocuire în cadrul întreținerii, a unui subsistem care face obiectul unei declarații de verificare "CE", se aplică, fără a aduce atingere art. 20 din hotărâre, dispozițiile de mai jos.

**2.1.** Dacă entitatea care introduce modificarea demonstrează că modificarea nu afectează caracteristicile de proiectare de bază ale subsistemului, care sunt relevante pentru conformitatea cu cerințele privind parametrii de bază:

**a)** entitatea care introduce modificarea actualizează trimiterile din documentele conținute în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare "CE";

**b)** nu trebuie întocmită o nouă declarație de verificare "CE".

**2.2.** Dacă entitatea care introduce modificarea demonstrează că modificarea afectează caracteristicile de proiectare de bază ale subsistemului, care sunt relevante pentru conformitatea cu cerințele privind unii parametri de bază:

**a)** entitatea care introduce modificarea întocmește o declarație de verificare "CE" complementară cu trimitere la parametrii de bază vizați;

**b)** declarația de verificare "CE" complementară este însoțită de o listă cuprinzând documentele care nu mai sunt valabile din dosarul tehnic inițial care însoțește declarația de verificare "CE" inițială;

c) dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare "CE" cuprinde o demonstrație a faptului că impactul modificărilor se limitează la parametrii de bază menționați la lit. a);

d) dispozițiile de la pct. 1 din prezenta anexă se aplică mutatis mutandis acestei declarații de verificare "CE" complementare;

e) declarația de verificare "CE" inițială este considerată valabilă pentru parametrii de bază care nu sunt vizați de modificare.

### 3. Declarația de verificare "CE" a subsistemelor în cazul unor verificări suplimentare

O declarație de verificare "CE" a unui subsistem poate fi completată în cazul efectuării unor verificări suplimentare, în special atunci când acestea sunt necesare pentru a obține o autorizație suplimentară de punere în funcțiune. În acest caz, domeniul de aplicare al declarației complementare este limitat la domeniul de aplicare al verificărilor suplimentare.

## **ANEXA Nr. 6**

### PROCEDURA DE VERIFICARE "CE" A SUBSISTEMELOR

#### 1. Principii generale

Verificarea "CE" înseamnă o procedură efectuată de solicitant pentru a demonstra că cerințele din legislația relevantă a Uniunii Europene, inclusiv orice norme naționale relevante referitoare la un subsistem, au fost respectate și că subsistemul poate fi autorizat pentru punerea în funcțiune.

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

##### 2.1. Introducere

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

Această dispoziție nu afectează obligațiile entității contractante sau ale producătorului (solicitantului) de a respecta celelalte acte legislative aplicabile care decurg din tratat, inclusiv orice verificări pe care organismele de evaluare trebuie să le efectueze conform celorlalte acte legislative.

##### 2.2. Declarația intermediară de verificare (DIV)

###### 2.2.1. Principii

La cererea entității contractante sau a producătorului (solicitantului), verificările pot fi efectuate pentru părți ale unui subsistem sau se pot limita la anumite etape ale procedurii de verificare. În aceste cazuri, rezultatele verificării pot fi documentate într-o "declarație intermediară de verificare" (DIV) emisă de organismul notificat ales de entitatea contractantă sau de producător (solicitant).

DIV trebuie să facă trimitere la STI-urile 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)** producție: construcția subsistemului, incluzând, în special, activitățile de construcții civile, fabricarea, asamblarea elementelor constitutive, reglajele generale;

**c)** încercarea 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 pct. 2.2.2).

### **2.3. Certificatul de verificare**

**2.3.1.** Organismele notificate responsabile pentru verificare evaluează proiectarea, producția și încercarea finală a subsistemului și întocmesc certificatul de verificare destinat entității contractante sau producătorului (solicitantului), care, la rândul său, întocmește declarația de verificare "CE". Certificatul de verificare trebuie să facă trimitere la STI-urile în raport cu care a fost evaluată conformitatea.

Dacă un subsistem nu a fost evaluat în ceea ce privește conformitatea sa cu toate STI-urile relevante (de exemplu, în cazul unei derogări, al aplicării parțiale a STI-urilor din motive de adaptare sau de reînnoire, al unei perioade de tranziție pentru o STI sau într-un caz specific), certificatul de verificare face trimitere în mod precis la STI-urile 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-uri, organismul notificat responsabil pentru verificarea subsistemului ține seama de aceste DIV-uri și, înainte de eliberarea certificatului de verificare:

**a)** verifică dacă DIV-urile acoperă în mod corect cerințele relevante ale STI-urilor;

**b)** verifică toate aspectele care nu sunt acoperite de DIV-uri;

**c)** verifică încercarea 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 încercări care sunt relevante și necesare, adică evaluarea va viza doar acele părți ale subsistemului care s-au modificat și interfețele lor cu părțile neschimbate ale subsistemului.

**2.3.4.** Fiecare organism notificat implicat în verificarea unui subsistem întocmește un dosar tehnic în conformitate cu art. 18 **alin. (3)** din hotărâre, care acoperă sfera de cuprindere a 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 operarea și întreținerea etc. relevante pentru subsistemul respectiv;

**b)** lista elementelor constitutive de interoperabilitate care sunt încorporate în subsistem, conform reglementărilor în vigoare;

**c)** dosarele tehnice menționate la art. 18 **alin. (3)** din hotărâre, întocmite de fiecare dintre organismele notificate implicate în verificarea subsistemului, care trebuie să cuprindă:

- copii ale declarațiilor "CE" de conformitate și, unde este cazul, declarații "CE" de adecvare pentru utilizare întocmite pentru elementele constitutive de interoperabilitate menționate mai sus, însoțite, unde este cazul, de note de calcul corespunzătoare și o copie a înregistrărilor încercărilor și ale examinărilor efectuate de organismele notificate în baza specificațiilor tehnice comune;

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

- certificatul de verificare "CE", însoțit de notele de calcul corespunzătoare și semnat de organismul notificat responsabil pentru verificare, în care se declară că subsistemul îndeplinește cerințele STI-urilor 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 menționate la pct. 2.5.2 și 2.5.3;

**d)** certificatele de verificare eliberate în conformitate cu alte acte legislative care decurg din tratat;

**e)** în cazul în care este necesară verificarea integrării în siguranță în conformitate cu art. 15 din hotărâre, dosarul tehnic relevant include raportul (rapoartele) evaluatorilor privind metodele de siguranță comune (MSC) pentru evaluarea riscului menționate la art. 6 alin. (3) din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare.

## **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, în instalațiile de prefabricare sau de încercare 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 entitatea contractantă sau de la producători (solicitant) toate documentele necesare în acest scop și, în special, planurile de implementare și documentația tehnică referitoare la subsistem.

**2.5.2.** Organismul notificat responsabil pentru verificarea implementării trebuie să efectueze periodic audituri în vederea confirmării respectării STI-urilor 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 neanunțate 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 STI corespunzătoare o cere, adecvarea acestuia pentru utilizare în domeniul feroviar căruia îi este destinat.

## **2.6. Prezentare**

O copie a dosarului tehnic care însoțește declarația de verificare "CE" trebuie să fie păstrată de producător sau de entitatea contractantă (solicitant) pe toată durata de funcționare a subsistemului. Acest dosar este comunicat oricărui stat membru la cerere.

Documentația depusă pentru o cerere de autorizare a punerii în funcțiune se depune la autoritatea națională de siguranță din statul membru în care se solicită autorizarea. Autoritatea națională de siguranță poate cere ca o parte dintre documentele depuse 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-urile primite;
- b)** cererile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate;
- c)** DIV-urile eliberate sau refuzate;
- d)** certificatele "CE" de conformitate și certificatele "CE" de adecvare pentru utilizare eliberate sau refuzate;
- e)** certificatele de verificare eliberate sau refuzate.

## **2.8. Limba**

Dosarele și corespondența referitoare la procedura de verificare "CE" trebuie să fie redactate într-o limbă oficială a Uniunii Europene, din statul membru în care entitatea contractantă sau producătorii (solicitantul) sunt stabiliți sau într-o limbă oficială a Uniunii Europene acceptată de către entitatea contractantă sau producătorii (solicitantul).

### **3. Certificat 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. 17 **alin. (4)** din hotărâre verifică și certifică faptul că subsistemul este conform cu normele naționale notificate în conformitate cu art. 17 **alin. (3)** din hotărâre, 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 entității contractante sau producătorilor (solicitantului). Certificatul conține o trimitere precisă la norma (normele) națională (naționale) a cărei (căror) conformitate a fost examinată de organismul desemnat în procesul de verificare. În cazul normelor naționale referitoare la subsistemele care compun un vehicul, organismul desemnat împarte certificatul în două părți: o parte care cuprinde trimerile la acele norme naționale care se referă strict la compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua în cauză și o parte pentru toate celelalte norme naționale.

#### **3.3. Dosarul tehnic**

Dosarul tehnic întocmit de organismul desemnat și care însoțește certificatul de verificare în cazul normelor naționale trebuie să fie inclus în dosarul tehnic care însoțește certificatul de verificare "CE", menționat 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 procedura de verificare trebuie să fie redactate într-o limbă oficială a Uniunii Europene, din statul membru în care entitatea contractantă sau producătorii (solicitantul) sunt stabiliți sau într-o limbă oficială a Uniunii Europene acceptată de entitatea contractantă sau de producători (solicitantul).

**4. Verificarea unor părți ale subsistemelor în conformitate cu art. 18 **alin. (5)** din hotărâre**

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

## **ANEXA Nr. 7**

### **PARAMETRII CARE TREBUIE VERIFICAȚI LA PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE A VEHICULELOR NECONFORME CU STI ȘI CLASIFICAREA NORMELOR NAȚIONALE**

#### **1. Lista parametrilor**

##### **1.1. Documentație generală**

Documentația generală, inclusiv descrierea vehiculului nou, reînnoit sau modernizat și utilizarea preconizată a acestuia, informații privind proiectarea, activitățile de reparație, exploatarea și întreținerea, fișa tehnică etc.

##### **1.2. Caracteristici structurale și mecanice**

Integritatea mecanică și interfața dintre vehicule, inclusiv dispozitivele de ciocnire și tractare, coridoarele de trecere, rezistența structurii vehiculului și a dotărilor, de exemplu, scaunele, capacitatea de încărcare, siguranța pasivă, inclusiv rezistența interioară și exterioară la șoc



### 1.3. Interacțiunea și calibrarea șinelor

Interfețele mecanice ale infrastructurii, inclusiv comportamentul static și dinamic, jocuri și toleranțe, gabaritul, mecanismul de rulare etc.

### 1.4. Echipament de frânare

Articole de frânare, inclusiv sistemul de antipatinare, sistemul de control al frânării, performanțele frânării de serviciu, frâna de staționare și frâna de urgență

### 1.5. Articole pentru călători

Instalații destinate uzului călătorilor și mediul configurat pentru aceștia, inclusiv ferestrele și ușile pentru pasageri, exigențele pentru persoanele cu mobilitate redusă etc.

### 1.6. Condiții de mediu și efecte aerodinamice

Impactul mediului asupra vehiculului și impactul vehiculului asupra mediului, inclusiv condițiile aerodinamice, interfața dintre vehicul și zona limitrofă căii ferate a sistemului feroviar, precum și interfața cu mediul extern

### 1.7. Avertizarea externă, marcajele, cerințe privind funcțiile și integritatea software

Avertizări externe, marcaje, funcțiile și integritatea software, de exemplu, funcții legate de siguranță cu impact asupra comportamentului trenului, inclusiv asupra magistralei trenului

### 1.8. Rețeaua de alimentare cu curent electric și sistemele de control de la bord

Sistemele de propulsie, de alimentare cu curent electric și de control de la bord, la care se adaugă interfața vehiculului cu infrastructura de alimentare cu curent electric și toate aspectele legate de compatibilitatea electromagnetică

### 1.9. Dotări, interfețe și mediu pentru personal

Dotările, interfețele, condițiile de lucru și mediu pentru personal existente la bord, inclusiv cabinele mecanicului de locomotivă, interfața mecanic/mașină

### 1.10. Protecția împotriva incendiilor și evacuarea

### 1.11. Întreținere

Dotări și interfețe pentru întreținere existente la bord

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

Toate echipamentele existente la bord, necesare pentru a garanta siguranța și controlul-comanda mișcărilor trenurilor autorizate să circule pe rețea și efectele acestora asupra zonei limitrofe căii ferate a sistemului feroviar

### 1.13. Cerințe operaționale specifice

Cerințe operaționale specifice pentru vehicule, inclusiv modul de funcționare în caz de avarie, recuperarea vehiculului etc.

### 1.14. Articole referitoare la marfă

Exigențe specifice referitoare la marfă și mediu, inclusiv dotările specifice mărfurilor periculoase

**NOTĂ:** Explicațiile și informațiile de la pct. 1 au caracter informativ și nu reprezintă definiții ale parametrilor.

## 2. Clasificarea normelor

Normele naționale referitoare la parametrii enumerați în pct. 1 sunt alocate uneia dintre următoarele 3 grupe de mai jos. Normele și restricțiile de natură strict locală nu se includ aici; verificarea lor implică verificări care vor fi stabilite de comun acord între operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură.

Grupa A

Grupa A include:

- standardele internaționale;
- normele naționale considerate a fi echivalente la nivel de siguranță feroviară cu normele naționale ale altor state membre ale Uniunii Europene.

Grupa B

Grupa B include toate normele care nu intră în domeniul de aplicare al grupei A sau al grupei C ori care nu au putut fi clasificate încă în vreuna dintre aceste grupe.

#### Grupa C

Grupa C include normele care sunt strict necesare și care sunt asociate cu caracteristicile infrastructurii tehnice în vederea asigurării unei utilizări în condiții de siguranță și interoperabilitate a rețelei vizate, de exemplu, gabaritul.

### ANEXA Nr. 8

#### CRITERIILE MINIME

care trebuie avute în vedere de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii atunci când notifică organismele

1. Organismul în cauză, directorul său și personalul responsabil de efectuarea verificărilor nu pot interveni, fie direct, fie ca reprezentanți autorizați, în proiectarea, producția, construcția, comercializarea sau întreținerea constituenților de interoperabilitate ori a subsistemelor și nici în utilizarea lor. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între producător și organismul în cauză.

2. Organismul în cauză și personalul responsabil pentru verificări trebuie să efectueze aceste verificări la cel mai înalt nivel posibil de integritate profesională și competență tehnică și să se situeze în afara oricăror presiuni și interese, în special de ordin financiar, care le-ar putea afecta judecata sau rezultatele controlului, în special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane afectate de rezultatele verificărilor.

În special, organismul și personalul care sunt responsabili de verificări trebuie să fie independente, din punct de vedere funcțional, față de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română desemnată pentru a emite autorizații de punere în funcțiune în temeiul hotărârii, față de Organismul de Licențe Feroviar Român care acordă licențe în temeiul Ordinului ministrului transporturilor nr. 535/2007 privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatelor de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România și certificate de siguranță în temeiul Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările ulterioare, și față de Organismul de Investigații Feroviar Român.

3. Organismul în cauză trebuie să folosească personalul și să posede mijloacele necesare pentru a îndeplini în mod adecvat atribuțiile tehnice și administrative legate de verificări; acest organism ar trebui să aibă, de asemenea, acces la echipamentul necesar pentru verificări excepționale.

4. Personalul responsabil de verificări trebuie să dețină:

- o pregătire tehnică și profesională adecvată;
- cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele legate de verificările pe care le efectuează și experiență suficientă în efectuarea lor;
- capacitatea de a întocmi certificatele, înregistrările și rapoartele din care este constituit dosarul formal al controalelor efectuate.

5. Independența personalului responsabil de verificări trebuie garantată. Niciun funcționar nu trebuie remunerat în funcție de numărul de verificări efectuate sau de rezultatele acestora.

6. Organismul în cauză trebuie să încheie asigurări de răspundere civilă, în afară de cazul în care această răspundere este asigurată de către stat în cadrul legislației interne sau de cazul în care verificările sunt efectuate direct de către stat prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

7. Personalul organismului în cauză este obligat să păstreze secretul profesional cu privire la informațiile obținute pe parcursul exercitării sarcinilor sale, dar nu și față de

autoritățile administrative sau organele care anchetează accidente din statul membru al Uniunii Europene în care se efectuează aceste activități și nici față de organele de anchetă responsabile de investigarea accidentelor cauzate de defectarea componentelor de interoperabilitate sau a subsistemelor verificate, în temeiul hotărârii sau al oricărei alte dispoziții de drept intern pentru punerea în aplicare a hotărârii.

## **ANEXA Nr. 9**

### DOSARUL pentru depunerea unei cereri de derogare

Atunci când depune o cerere de derogare, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii trebuie să prezinte următoarele documente:

- a)** o scrisoare oficială prin care Comisiei Europene i se comunică derogarea propusă;
- b)** un dosar, anexat la scrisoare, care să includă cel puțin:
  - o descriere a lucrării, a bunurilor și a serviciilor care fac obiectul derogării, în care se precizează datele-cheie, locația geografică și zona operațională și tehnică;
  - o referire exactă la STI sau la părți ale acestora pentru care este necesară o derogare;
  - o referire exactă și detalii ale dispozițiilor alternative care vor fi aplicate;
  - pentru cereri efectuate în temeiul art. 9 alin. (1) lit. a) din hotărâre, justificarea etapei avansate de dezvoltare a proiectului;
  - justificarea derogării, incluzând motivele principale de natură tehnică, economică, comercială, operațională și/sau administrativă;
  - alte informații care justifică cererea de derogare;
  - o descriere a măsurilor pe care le propune Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru a promova interoperabilitatea finală a proiectului. În cazul unei derogări minore, această descriere nu este necesară.

Documentația trebuie furnizată în format tipărit și electronic, pentru a putea fi distribuită membrilor comitetului.

## **ANEXA Nr. 10**

### PARTEA A

Hotărâri abrogate, prevăzute la art. 35 din hotărâre:

- Hotărârea Guvernului nr. [1.533/2003](#) privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 18 din 9 ianuarie 2004, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. [850/2003](#) privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 529 din 23 iulie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

## **ANEXA Nr. 11**

### TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003	Hotărârea Guvernului nr. 850/2003	Hotărârea Guvernului nr. <a href="#">877/2010</a>
Art. 1 alin. (1)	Art. 1 alin. (1)	Art. 1 alin. (1)

Art. 1 alin. (2)	Art. 1 alin. (2)	Art. 1 alin. (2)
-		Art. 1 alin. (3)
-		Art. 1 alin. (4)
Art. 2 teza introductivă	Art. 2 teza introductivă	Art. 2 teza introductivă
Art. 2 lit. a)-l)	Art. 2 lit. a)-l)	Art. 2 lit. a) și b) și e)-m)
		Art. 2 lit. c) și d)
Art. 2 lit. n)	Art. 2 lit. m)	Art. 2 lit. n)
Art. 2 lit. o)	Art. 2 lit. n)	Art. 2 lit. o)
Art. 2 lit. m)	Art. 2 lit. o)	Art. 2 lit. p)
Art. 2 lit. p)	Art. 2 lit. p)	Art. 2 lit. q)
-	-	Art. 2 lit. r)-z)
Art. 3, 4 și 5	Art. 3, 4 și 5	Art. 3, 4 și art. 5 alin. (1)-(3)
Art. 6 alin. (1)-(4)	Art. 6 alin. (1)-(4)	Art. 6 alin. (1)-(2)
-	-	Art. 7 și 8
Art. 7	Art. 7	Art. 9
Art. 8	Art. 8	Art. 10 alin. (1)
Art. 9	Art. 9	Art. 10 alin. (2)
Art. 10 alin. (1)-(3)	Art. 10 alin. (1)-(3)	Art. 11 alin. (1)-(3)
-	-	Art. 11 alin. (4)
-		Art. 11 alin. (5)
Art. 11-13	Art. 11-13	Art. 12-14
Art. 14 alin. (1) și (2)	Art. 14 alin. (1) și (2)	Art. 15 alin. (1) și (2)
Art. 14 alin. (3)	Art. 14 alin. (3)	Art. 20
Art. 14 alin. (4) și (5)	Art. 14 alin. (4) și (5)	Art. 30
-	-	Art. 15 alin. (2) și (3)
Art. 15 și 16	Art. 15 și 16	Art. 16 și 17
Art. 16 alin. (3)	Art. 16 alin. (3)	Art. 17 alin. (3)
-	-	-
Art. 18	Art. 18 alin. (1)-(3)	Art. 18 alin. (1)-(3)
-	-	Art. 18 alin. (4) și (5)
Art. 19	Art. 19	Art. 19
Art. 20	Art. 20	Art. 28
-	-	Art. 21-27
Art. 21	Art. 21	Mențiune privind transpunerea
-	-	Art. 29 alin. (4) și (5)
Art. 22	Art. 22	Art. 34
Art. 23	Art. 27	-
-	-	Art. 35
Anexele 1-6	Anexele 1-6	Anexele 1-6
-	-	Anexa 7
Anexa 7	Anexa 7	Anexa 8
-	-	Anexele 9-11