

Tabelul de concordanță la Proiectul Codului transportului feroviar.

1. Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse DIRECTIVA (UE) 2016/798 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 138/102, 26.05.2016	2. Titlul proiectului de act normativ național Codul transportului feroviar.	3. Gradul de compatibilitate Parțial compatibil	4. Actul Uniunii Europene	5. Proiectul de act normativ național	6. Gradul de compatibilitate	7. Diferențele	8. Observațiile	9. Autoritatea /persoana responsabilă
<p>Art. 1. Obiect</p> <p>Prezenta directivă conține dispoziții pentru asigurarea dezvoltării și ameliorării siguranței sistemului feroviar al Uniunii și a unui acces îmbunătățit pe piață pentru serviciile de transport feroviar, prin:</p> <p>(a) armonizarea structuri de reglementare în statele membre;</p> <p>(b) definirea responsabilităților actorilor din sistemul feroviar al Uniunii;</p> <p>(c) elaborarea de obiective comune de siguranță (OCS) și metode comune de siguranță (MCS) în vederea eliminării treptate a nevoii de norme naționale;</p> <p>(d) stabilirea de principii pentru eliberarea, reînnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță;</p> <p>(e) creșterea instituțiilor, în fiecare stat membru, a unei autorități naționale de siguranță și a unui organism de investigație a accidentelor și incidentelor; și</p> <p>(f) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.</p>	<p>Articolul 1. Obiectul și domeniul de aplicare</p> <p>(1) Prezenta Cod stabilește:</p> <p>a) cadrul juridic privind condițiile de gestionare a infrastructurii feroviare și de organizare a activităților de transport feroviar;</p> <p>b) condițiile de înregistrare și certificare a întreprinderilor feroviare în Republica Moldova;</p> <p>c) cerințele față de angajații din domeniul transportului feroviar;</p> <p>d) raporturile juridice între subiecții implicați în transportul feroviar de pasageri, bagaje și mărfuri în Republica Moldova.</p> <p>(2) Prevederile prezentului Cod se aplică:</p> <p>a) se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar;</p> <p>b) serviciilor de transport feroviar;</p> <p>c) sistemului feroviar național;</p> <p>d) materialului rulant feroviar;</p> <p>e) serviciilor conexe transportului feroviar.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 1. Obiectul și domeniul de aplicare</p> <p>(1) Prezenta Cod stabilește:</p> <p>a) cadrul juridic privind condițiile de gestionare a infrastructurii feroviare și de organizare a activităților de transport feroviar;</p> <p>b) condițiile de înregistrare și certificare a întreprinderilor feroviare în Republica Moldova;</p> <p>c) cerințele față de angajații din domeniul transportului feroviar;</p> <p>d) raporturile juridice între subiecții implicați în transportul feroviar de pasageri, bagaje și mărfuri în Republica Moldova.</p> <p>(2) Prevederile prezentului Cod se aplică:</p> <p>a) se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar;</p> <p>b) serviciilor de transport feroviar;</p> <p>c) sistemului feroviar național;</p> <p>d) materialului rulant feroviar;</p> <p>e) serviciilor conexe transportului feroviar.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>	
<p>Art. 2. Domeniu de aplicare</p> <p>(1) Prezenta directivă se aplică sistemului feroviar din statele membre, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru zone structurale și funcționale. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sisteme ca întreg, inclusiv gestionarea sigură a infrastructurii și a funcționării traficului, precum și interacțiunea dintre întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și alți actori din sectorul feroviar al Uniunii.</p> <p>(2) Prezenta directivă nu se aplică:</p> <p>(a) metrourilor;</p> <p>(b) tranvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule;</p> <p>(c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar al Uniunii și sunt destinate exclusiv exploatarea serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderilor care operează exclusiv pe aceste rețele.</p> <p>(3) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al măsurilor de punere în aplicare a prezentei directive:</p> <p>(a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul desfășurării activității sale de transport de mărfuri sau de transport de persoane în scopuri necomerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;</p> <p>(b) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică;</p> <p>(c) infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule pentru sistemul feroviar greu în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective; și</p> <p>(d) vehicule utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranziția pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară greu exclusiv în scopul conectivității.</p> <p>(4) În pofida alineatului (2), statele membre pot decide să aplice, acolo unde este cazul, dispozițiile prezentei directive în ceea ce privește metroul și alte sisteme locale în conformitate cu dreptul intern.</p>	<p>Articolul 1. Obiectul și domeniul de aplicare</p> <p>(1) Prezenta Cod stabilește:</p> <p>a) cadrul juridic privind condițiile de gestionare a infrastructurii feroviare și de organizare a activităților de transport feroviar;</p> <p>b) condițiile de înregistrare și certificare a întreprinderilor feroviare în Republica Moldova;</p> <p>c) cerințele față de angajații din domeniul transportului feroviar;</p> <p>d) raporturile juridice între subiecții implicați în transportul feroviar de pasageri, bagaje și mărfuri în Republica Moldova.</p> <p>(2) Prevederile prezentului Cod se aplică:</p> <p>a) se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar;</p> <p>b) serviciilor de transport feroviar;</p> <p>c) sistemului feroviar național;</p> <p>d) materialului rulant feroviar;</p> <p>e) serviciilor conexe transportului feroviar.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 1. Obiectul și domeniul de aplicare</p> <p>(1) Prezenta Cod stabilește:</p> <p>a) cadrul juridic privind condițiile de gestionare a infrastructurii feroviare și de organizare a activităților de transport feroviar;</p> <p>b) condițiile de înregistrare și certificare a întreprinderilor feroviare în Republica Moldova;</p> <p>c) cerințele față de angajații din domeniul transportului feroviar;</p> <p>d) raporturile juridice între subiecții implicați în transportul feroviar de pasageri, bagaje și mărfuri în Republica Moldova.</p> <p>(2) Prevederile prezentului Cod se aplică:</p> <p>a) se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar;</p> <p>b) serviciilor de transport feroviar;</p> <p>c) sistemului feroviar național;</p> <p>d) materialului rulant feroviar;</p> <p>e) serviciilor conexe transportului feroviar.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>		

Art. 3. Definiții În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:	Parțial compatibil	Prevederile vor fi transpuse prin acte subordonate Codului	În doi ani de la adoptarea Codului	Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev
Art. 3. Definiții	Articolul 4. Definiții			
1. „sistemul feroviar al Uniunii” înseamnă elementele enumerate în anexa I;	1. „sistemul feroviar al Uniunii” înseamnă elementele enumerate în anexa I;			
2. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea unui sistem feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță;	2. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea unui sistem feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță;			
3. „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar adecvat pentru circulația pe roți pe linie de cale ferată, cu sau fără tracțiune; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale;	3. „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar adecvat pentru circulația pe roți pe linie de cale ferată, cu sau fără tracțiune; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale;			
4. „rețea” înseamnă liniile, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatarii continue și în condiții de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii;	4. „rețea” înseamnă liniile, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatarii continue și în condiții de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii;			
5. „subsisteme” înseamnă părțile structurale sau funcționale ale sistemului feroviar al Uniunii, așa cum sunt prevăzute în anexa II;	5. „subsisteme” înseamnă părțile structurale sau funcționale ale sistemului feroviar al Uniunii, așa cum sunt prevăzute în anexa II;			
6. „subsistem mobil” înseamnă subsistemul material rulant și subsistemul control-comandă și semnalizare la bord;	6. „subsistem mobil” înseamnă subsistemul material rulant și subsistemul control-comandă și semnalizare la bord;			
7. „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subsansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau destinat să fie încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar, inclusiv atât obiectele tangibile, cât și cele intangibile;	7. „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subsansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau destinat să fie încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar, inclusiv atât obiectele tangibile, cât și cele intangibile;			
8. „produs” înseamnă un produs obținut printr-un proces de producție, inclusiv elemente constitutive de interoperabilitate și subsistemele;	8. „produs” înseamnă un produs obținut printr-un proces de producție, inclusiv elemente constitutive de interoperabilitate și subsistemele;			
9. „cerințe esențiale” înseamnă toate condițiile prevăzute în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar al Uniunii, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;	9. „cerințe esențiale” înseamnă toate condițiile prevăzute în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar al Uniunii, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;			
10. „specificitate europeană” înseamnă o specificitate care face parte dintr-una din următoarele categorii: — o cerință tehnică comună, astfel cum este definită în anexa VIII la Directiva 2014/25/UE; sau — un acord tehnic european, astfel cum este definit în articolul 60 din Directiva 2014/25/UE; sau — un acord tehnic european, astfel cum este definit în articolul 2 punctul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;	10. „specificitate europeană” înseamnă o specificitate care face parte dintr-una din următoarele categorii: — o cerință tehnică comună, astfel cum este definită în anexa VIII la Directiva 2014/25/UE; sau — un acord tehnic european, astfel cum este definit în articolul 60 din Directiva 2014/25/UE; sau — un acord tehnic european, astfel cum este definit în articolul 2 punctul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;			
11. „specificitate tehnică de interoperabilitate” (STI) înseamnă o specificitate adoptată în conformitate cu prezenta directivă care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii;	11. „specificitate tehnică de interoperabilitate” (STI) înseamnă o specificitate adoptată în conformitate cu prezenta directivă care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii;			
12. „parametri de bază” înseamnă orice condiție tehnică, de exploatare sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI relevante;	12. „parametri de bază” înseamnă orice condiție tehnică, de exploatare sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI relevante;			
13. „caz special” înseamnă orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI, în mod temporar sau definitiv, din cauza constrângerilor geografice, topografice sau de mediu urban sau de compatibilitate cu sistemul existent, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua Uniunii, gabaritul, ecartamentul sau entaxa liniilor de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din țerte țări sau destinate acestora;	13. „caz special” înseamnă orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI, în mod temporar sau definitiv, din cauza constrângerilor geografice, topografice sau de mediu urban sau de compatibilitate cu sistemul existent, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua Uniunii, gabaritul, ecartamentul sau entaxa liniilor de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din țerte țări sau destinate acestora;			
14. „modernizare” înseamnă orice lucrare majoră de modificare a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE”, în cazul în care există un astfel de dosar, și care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;	14. „modernizare” înseamnă orice lucrare majoră de modificare a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE”, în cazul în care există un astfel de dosar, și care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;			
15. „reținoire” înseamnă orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;	15. „reținoire” înseamnă orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;			
16. „sistem feroviar existent” înseamnă infrastructura compusă din liniile și instalațiile fixe ale rețelei feroviare existente, precum și vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;	16. „sistem feroviar existent” înseamnă infrastructura compusă din liniile și instalațiile fixe ale rețelei feroviare existente, precum și vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;			
17. „înlocuire în cadrul întreținerii” înseamnă orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;	17. „înlocuire în cadrul întreținerii” înseamnă orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;			
18. „tramvai-tren” înseamnă un vehicul proiectat pentru utilizarea combinată atât pe o infrastructură feroviară ușoară, cât și pe o infrastructură feroviară grea.	18. „tramvai-tren” înseamnă un vehicul proiectat pentru utilizarea combinată atât pe o infrastructură feroviară ușoară, cât și pe o infrastructură feroviară grea.			

<p>19. „punere în funcțiune” înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem este dat în exploatare;</p> <p>20. „entitate contractantă” înseamnă o entitate publică sau privată care comandă proiectarea și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem;</p> <p>21. „deținător” înseamnă persoana fizică sau juridică care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează vehiculul ca mijloc de transport și este înregistrată ca atare într-un registru al vehiculelor menționat la articolul 47;</p> <p>22. „solicitant” înseamnă o persoană fizică sau juridică solicitantă a unei autorizații, fie că aceasta este o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau orice altă persoană sau entitate juridică, precum producătorul, proprietarul sau deținătorul; în sensul articolului 15. „solicitant” înseamnă o entitate contractantă sau un producător sau reprezentanții săi autorizați; în sensul articolului 19. „solicitant” înseamnă o persoană fizică sau juridică care solicită decizia agenției de aprobare a soluțiilor tehnice prevăzute pentru proiectele privind echipamentele ERTMS terestre;</p> <p>23. „proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare” înseamnă orice proiect al cărui stadiu de planificare sau construcție a atins un punct în care o modificare în specificațiile tehnice ar putea compromite viabilitatea proiectului așa cum a fost prevăzut;</p> <p>24. „standard armonizat” înseamnă un standard european astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;</p> <p>25. „autoritate națională de siguranță” înseamnă o autoritate de siguranță, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 7 din Directiva (UE) 2016/798;</p> <p>26. „tip” înseamnă un tip de vehicul ce definește caracteristicile de proiectare de bază ale vehiculului astfel cum sunt prevăzute într-un certificat de examinare a tipului sau a proiectării, descris în modulul de verificare relevant;</p> <p>27. „serie” înseamnă un număr de vehicule identice aparținând unui tip de proiect;</p> <p>28. „entitate responsabilă cu întreținerea” (ERI) înseamnă o entitate responsabilă cu întreținerea astfel cum este definită la articolul 3 punctul 20 din Directiva (UE) 2016/798;</p> <p>29. „sistem feroviar uscat” înseamnă un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o rezistență la șoc de C-III sau C-IV (în conformitate cu EN 15227:2011) și cu o rezistență maximă a vehiculului de 800 kN (forța de compresie longitudinală în zona de cuplare); sistemele feroviare ușoare pot avea o cale dedicată sau pot folosi drumurile publice împreună cu traficul rutier și de obicei nu fac schimb de vehicule cu traficul de călători sau marfă pe distanțe lungi;</p> <p>30. „norme naționale” înseamnă toate normele obligatorii adoptate într-un stat membru, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințele de siguranță feroviară sau cerințele tehnice, altele decât cele prevăzute de normele Uniunii sau de normele internaționale, care sunt aplicabile, în cadrul statutului membru respectiv, întreprinderilor feroviare, administratorilor de infrastructură sau terților;</p> <p>31. „stare de funcționare nominală” înseamnă modul normal de funcționare și condițiile de avarie (inclusiv uzură) previzibile, în limitele și condițiile de utilizare specificate în dosarele tehnice și de întreținere;</p> <p>32. „zona de utilizare a unui vehicul” înseamnă o rețea sau mai multe rețele dintr-un stat membru sau dintr-un grup de state membre în care se intenționează utilizarea unui vehicul;</p> <p>33. „mijloace acceptabile de conformitate” înseamnă avize fără caracter obligatoriu emise de agenție pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu cerințele esențiale;</p> <p>34. „mijloace acceptabile de conformitate naționale” înseamnă avize fără caracter obligatoriu emise de statele membre pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu normele naționale;</p> <p>35. „introducere pe piață” înseamnă prima punere la dispoziție pe piața Uniunii a unui element constitutiv de interoperabilitate, subsistem sau vehicul gata să funcționeze în starea de funcționare nominală;</p> <p>36. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care produce un produs sub forma unui element constitutiv de interoperabilitate, a unui subsistem sau a unui vehicul, sau pentru care produsul este proiectat sau produs și care comercializează produsul respectiv sub numele sau marca sa;</p> <p>37. „reprezentant autorizat” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care a primit un mandat scris din partea unui producător sau a unei entități contractante pentru a acționa în numele</p>	<p>infrastructură de servicii - instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentele, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii de către Administratorul Infrastructurii sau de operatorul infrastructurii de servicii;</p> <p>întreprindere feroviară - orice întreprindere înregistrată în conformitate cu prezentul Cod, a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderi care asigură doar tracțiunea;</p> <p>legitimare - actul care indică infrastructura și materialul rulant pe care mecanismul de locomotivă este în drept să conducă;</p> <p>obligație de servicii publice - cerință stabilită de către organul central de specialitate al administrației publice centrale responsabil de domeniul transportului feroviar pentru a asigura populația cu servicii publice de transport feroviar de călători de interes general la un preț accesibil, care în lipsa subvenționării, sunt nerentabile și nu prezintă interes comercial;</p> <p>obiective de siguranță (OS) - nivelurile minime de siguranță care trebuie să fie atinse de sistemul feroviar în ansamblu sau de diferite părți ale sistemului;</p> <p>organisme notificate - organismele responsabile pentru evaluarea conformității sau a calității potrivite pentru utilizarea elementelor constitutive de interoperabilitate sau pentru evaluarea procedurii de verificare a subsistemelor;</p> <p>proiect rezonabil - rată a rentabilității capitalului propriu care ține seama de risc, inclusiv la adresa veniturii sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii și se stabilește de Guvern;</p> <p>sistem feroviar - rețeaua formată din mai multe tipuri de linii de cale ferată inclusiv sisteme de management al traficului, de localizare, navigație și telecomunicații, și vehiculele feroviare;</p> <p>sistem de management al siguranței (SMS) - organizarea și aranjamentele stabilite de un administrator de infrastructură sau de o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea în siguranță a operațiunilor sale;</p> <p>specificații tehnice de interoperabilitate (STI) - specificațiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare convenționale, astfel cum sunt definite în prezentul Cod;</p> <p>solicitant - întreprindere feroviară, grup de întreprinderi feroviare sau alte persoane fizice și juridice, de exemplu Autoritatea Feroviară și expeditorii, expeditorii și întreprinderile de transport combinat care doresc să obțină capacitatea de infrastructură pentru activități de transport feroviar;</p> <p>trază - capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate;</p> <p>vehicul feroviar - material rulant (locomotivă, vagon, automotor), echipament de reparație a liniei de cale ferată, mașină mobilă adecvată circulației pe linii de cale ferată, cu sau fără tracțiune, compus din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau părți ale acestor subsisteme;</p> <p>zona de exploatare - zona cu terenuri necesare realizării transportului feroviar, ocupate de terasament, lucrări ingineresti (poduri, tunele, pasaje), canteane și alte clădiri, instalații de comunicații feroviare, instalații de alimentare cu energie electrică, stații de cale ferată, și instalații de linie. Zona de exploatare cuprinde de asemenea zona de siguranță și zona de protecție a infrastructurii feroviare stabilite de Minister;</p> <p>zonă de siguranță - cuprinde fașele de teren situate de o parte și de alta a axei căii ferate, necesare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare și de siguranță a circulației; alte instalații de conducere operativă a circulației trenurilor, precum și a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului;</p> <p>zonă de protecție - terenuri necesare pentru asigurarea integrității, rezistenței și stabilității construcțiilor, instalațiilor și altor obiecte de transport</p>
---	---

<p>respectivului producător sau respectivei entități contractante în legătură cu anumite atribuții precizate;</p> <p>38. „specificatie tehnică” înseamnă un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, subsistem, proces sau serviciu;</p> <p>39. „acreditare” înseamnă acreditare astfel cum este definită la articolul 2 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;</p> <p>40. „organism național de acreditare” înseamnă un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;</p> <p>41. „evaluare a conformității” înseamnă procesul prin care se demonstrează dacă s-au îndeplinit cerințele specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un subsistem, o persoană sau un organism;</p> <p>42. „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare a notificării de către un stat membru; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru;</p> <p>43. „persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă” include orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, poate fi împiedicată să utilizeze deplin și eficient mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei;</p> <p>44. „administrator de infrastructură” înseamnă un administrator de infrastructură, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 2 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului („1”);</p> <p>45. „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE, precum și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de această întreprindere, inclusiv întreprinderile care furnizează numai tracțiunea.</p> <p>Art. 4. Rolul actorilor din sistemul feroviar al Uniunii în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare</p>	<p>feroviar, precum și terenuri cu soluri alunecătoare, limitrofe terenurilor transportului feroviar, terenurile ocupate de plantații forestiere de protecție.</p>	<p>Prevederile vor fi transpuse prin acte subordonate Codului</p>	<p>In doi ani de la adoptarea Codului</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>38. „specificatie tehnică” înseamnă un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, subsistem, proces sau serviciu;</p> <p>39. „acreditare” înseamnă acreditare astfel cum este definită la articolul 2 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;</p> <p>40. „organism național de acreditare” înseamnă un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;</p> <p>41. „evaluare a conformității” înseamnă procesul prin care se demonstrează dacă s-au îndeplinit cerințele specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un subsistem, o persoană sau un organism;</p> <p>42. „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare a notificării de către un stat membru; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru;</p> <p>43. „persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă” include orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, poate fi împiedicată să utilizeze deplin și eficient mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei;</p> <p>44. „administrator de infrastructură” înseamnă un administrator de infrastructură, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 2 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului („1”);</p> <p>45. „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE, precum și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de această întreprindere, inclusiv întreprinderile care furnizează numai tracțiunea.</p> <p>Art. 4. Rolul actorilor din sistemul feroviar al Uniunii în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare</p> <p>(1) În scopul dezvoltării și îmbunătățirii siguranței feroviare, statele membre, în limitele competențelor lor:</p> <p>(a) se asigură că siguranța feroviară este în general menținută și, atunci când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea dreptului Uniunii și de normele internaționale și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor;</p> <p>(b) se asigură că legislația aplicabilă este integral pusă în practică, în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european;</p> <p>(c) se asigură că măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin cont de necesitatea unei abordări sistematice;</p> <p>(d) se asigură că responsabilitatea exploatarii sigure a sistemului feroviar al Uniunii și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare, fiecareia pentru partea sa de sistem, impunându-le:</p> <p>(i) să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul</p> <p>(1) litera (a), dacă este cazul cooperând reciproc;</p> <p>(ii) să aplice normele Uniunii și normele naționale;</p> <p>(iii) să instituiască sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta directivă;</p> <p>(e) fără a aduce atingere răspunderii civile în conformitate cu cerințele legale ale statelor membre, se asigură că fiecare administrator de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară este responsabilă de partea sa de sistem și de exploatarea în siguranță a acesteia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrători implicați și alți actori menționați la alineatul (4).</p>	<p>feroviar, precum și terenuri cu soluri alunecătoare, limitrofe terenurilor transportului feroviar, terenurile ocupate de plantații forestiere de protecție.</p>	<p>Prevederile vor fi transpuse prin acte subordonate Codului</p>	<p>In doi ani de la adoptarea Codului</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>respectivului producător sau respectivei entități contractante în legătură cu anumite atribuții precizate;</p> <p>38. „specificatie tehnică” înseamnă un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, subsistem, proces sau serviciu;</p> <p>39. „acreditare” înseamnă acreditare astfel cum este definită la articolul 2 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;</p> <p>40. „organism național de acreditare” înseamnă un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;</p> <p>41. „evaluare a conformității” înseamnă procesul prin care se demonstrează dacă s-au îndeplinit cerințele specificate pentru un produs, un proces, un serviciu, un subsistem, o persoană sau un organism;</p> <p>42. „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare a notificării de către un stat membru; un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru;</p> <p>43. „persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă” include orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, poate fi împiedicată să utilizeze deplin și eficient mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei;</p> <p>44. „administrator de infrastructură” înseamnă un administrator de infrastructură, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 2 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului („1”);</p> <p>45. „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE, precum și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de această întreprindere, inclusiv întreprinderile care furnizează numai tracțiunea.</p> <p>Art. 4. Rolul actorilor din sistemul feroviar al Uniunii în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare</p> <p>(1) În scopul dezvoltării și îmbunătățirii siguranței feroviare, statele membre, în limitele competențelor lor:</p> <p>(a) se asigură că siguranța feroviară este în general menținută și, atunci când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea dreptului Uniunii și de normele internaționale și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor;</p> <p>(b) se asigură că legislația aplicabilă este integral pusă în practică, în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european;</p> <p>(c) se asigură că măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin cont de necesitatea unei abordări sistematice;</p> <p>(d) se asigură că responsabilitatea exploatarii sigure a sistemului feroviar al Uniunii și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare, fiecareia pentru partea sa de sistem, impunându-le:</p> <p>(i) să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul</p> <p>(1) litera (a), dacă este cazul cooperând reciproc;</p> <p>(ii) să aplice normele Uniunii și normele naționale;</p> <p>(iii) să instituiască sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta directivă;</p> <p>(e) fără a aduce atingere răspunderii civile în conformitate cu cerințele legale ale statelor membre, se asigură că fiecare administrator de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară este responsabilă de partea sa de sistem și de exploatarea în siguranță a acesteia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrători implicați și alți actori menționați la alineatul (4).</p>	<p>feroviar, precum și terenuri cu soluri alunecătoare, limitrofe terenurilor transportului feroviar, terenurile ocupate de plantații forestiere de protecție.</p>	<p>Prevederile vor fi transpuse prin acte subordonate Codului</p>	<p>In doi ani de la adoptarea Codului</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>

				<p>interoperabilitate ale subsistemelor individuale, entităților responsabile de întreținere, deținătorilor de vehicule feroviare și furnizorilor de alte servicii necesare pentru vehicule feroviare, structuri, instalații, echipamente, materiale și servicii. Toate acestea trebuie să respecte cerințele și condițiile stipulate pentru utilizarea lor, astfel încât Administratorul Infrastructurii sau întreprinderile feroviare să le poată folosi în siguranță în sistemul feroviar.</p>	
<p>(f) elaborează și publică anual planuri de siguranță care să prevadă măsurile avute în vedere pentru atingerea OCS; și</p> <p>(g) după caz, sprijină agenția în activitatea sa de monitorizare a dezvoltării siguranței feroviare la nivelul Uniunii.</p> <p>(2) Agenția se asigură, în limitele competențelor sale, că siguranța feroviară este în general menținută și, atunci când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea dreptului Uniunii și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor grave.</p> <p>(3) Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură:</p> <p>(a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) litera (a), dacă este cazul cooperând reciproc și cu alți actori;</p> <p>(b) țin cont, în cadrul sistemelor lor de management al siguranței, de riscurile aferente activităților altor actori și ale terților;</p> <p>(c) după caz, impun obligații contractuale celorlalți actori menționați la alineatul (4) care au un impact potențial asupra exploatării în condiții de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii să pună în aplicare măsuri de control al riscurilor; și</p> <p>(d) se asigură că măsurile de control al riscurilor sunt puse în practică de contractanții lor prin intermediul aplicării MCS pentru procesele de monitorizare stabilite de MCS cu privire la monitorizarea menționată la articolul 6 alineatul (1) litera (c), și că acest lucru este stipulat în acordurile contractuale care sunt divulgate la cererea agenției sau a autorității naționale de siguranță.</p> <p>(4) Fără a aduce atingere responsabilităților întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură menționate la alineatul (3), entitățile responsabile cu întreținerea și toți ceilalți actori care pot afecta operarea în siguranță a sistemului feroviar al Uniunii, inclusiv producătorii, furnizorii de servicii de întreținere, deținătorii, prestatorii de servicii, entitățile contractante, transportatorii, expeditorii, destinatarii, încărcătorii, descărcătorii și descărcătorii vrac:</p> <p>(a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare cu alți actori;</p> <p>(b) se asigură că subsistemele, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât să poată fi exploatate în condiții de siguranță de întreprinderea feroviară și/sau de administratorii de infrastructură în cauză.</p> <p>(5) Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și orice actor menționat la alineatul (4) care identifică un risc la adresa siguranței, generat de defecțiuni, de neconformități de fabricație sau de funcționarea defectuoasă a echipamentelor tehnice, inclusiv a subsistemelor structurale sau este informat cu privire la un astfel de risc, în limitele competențelor care le revin:</p> <p>(a) iau toate măsurile corective necesare pentru abordarea riscului la adresa siguranței pe care l-au identificat;</p> <p>(b) raportează riscurile respective către părțile relevante implicate, pentru a le permite să ia orice măsuri corective suplimentare sunt necesare în vederea asigurării permanente a performanței în materie de siguranță a sistemului feroviar al Uniunii. Agenția poate insufla un instrument care să faciliteze acest schimb de informații între actorii relevanți, ținând seama de respectarea vieții private a utilizatorilor implicați, de rezultatele unei analize costuri-beneficii, precum și de aplicațiile IT și de registrele create deja de către agenție.</p> <p>(6) În cazul în care întreprinderile feroviare fac schimb de vehicule, toți actorii implicați schimbă între ei toate informațiile relevante pentru exploatarea în condiții de siguranță, inclusiv, dar fără a se limita la, informații privind starea și istoricul vehiculului în cauză, elementele dosarelor de întreținere în scopul asigurării trasabilității, trasabilitatea operațiunilor de încărcare și avizele de încărcare.</p>					

<p>Art. 5. Indicatori comuni de siguranță (ICS)</p> <p>(1) Pentru a facilita evaluarea atingerii OCS și pentru a permite monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare, statele membre colectează informații privind ICS prin rapoarte anuale ale autorităților naționale de siguranță menționate la articolul 19.</p> <p>(2) ICS sunt prevăzuți în anexa I.</p>	<p>Articolul 90. Indicatori de siguranță</p> <p>(1) Indicatori de siguranță se stabilesc de către Autoritatea Feroviară pentru a facilita evaluarea realizării obiectivelor de siguranță și pentru a asigura monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare. Autoritatea Feroviară colectează informații privind indicatorii de siguranță și le publică în rapoartele sale anuale.</p> <p>(2) În fiecare an, cel târziu până la 31 mai, Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare prezintă Autorității Feroviare raportul anual de siguranță pentru anul calendaristic precedent.</p> <p>(3) Raportul anual de siguranță include următoarele:</p> <p>a) informații privind îndeplinirea obiectivelor de siguranță ale entităților și a rezultatelor planurilor de siguranță;</p> <p>b) supravegherea și analiza indicatorilor de siguranță, în măsura în care este relevant pentru entitatea raportoare;</p> <p>c) rezultatele controlului intern al siguranței;</p> <p>d) reclamații privind deficiențele și defecțiunile înregistrate la realizarea transportului feroviar și gestionarea infrastructurii.</p> <p>e) un raport privind aplicarea metodelor de siguranță.</p> <p>(4) Autoritatea Feroviară precizează indicatorii de siguranță pe baza cărora Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare pregătesc raportul menționat la alineatul (2), precum și metodele comune de calcul a consecințelor economice ale accidentelor.</p> <p>(5) Autoritatea Feroviară prezintă Ministerului până la data de 30 iunie, raportul anual de siguranță privind activitățile sale în anul precedent și îl publică pe pagina sa web până la data de 30 iulie a anului curent. Raportul conține date specificate în detaliu despre următoarele elemente:</p> <p>a) dezvoltarea condițiilor de siguranță feroviară, inclusiv indicatorii de siguranță colectați;</p> <p>b) măsuri efectuate și măsuri necesare pentru dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv nivelul de realizare a indicatorilor de siguranță;</p> <p>c) propuneri de modificări importante în legislația și reglementările privind siguranța feroviară;</p> <p>d) îmbunătățirea siguranței infrastructurii feroviare și a transportului;</p> <p>e) măsuri efectuate și măsuri necesare pentru perfecționarea procedurilor în privința certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;</p> <p>f) rezultatele supravegherii Administratorului Infrastructurii și a întreprinderilor feroviare.</p> <p>(6) În cazul în care se constată noi fapte sau erori după prezentarea raportului menționat la alineatul (5) din prezentul articol, Autoritatea Feroviară completează sau corectează indicatorii care se referă la un anumit an cât mai curând posibil și cel târziu în următorul raport anual.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 6. Metode comune de siguranță (MCS)</p> <p>(1) MCS descriu modul în care nivelurile de siguranță, atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță sunt evaluate inclusiv, după caz, prin intermediul unui organism independent de evaluare, prin elaborarea și definirea următoarelor elemente:</p> <p>(a) evaluarea riscului și metodele de evaluare;</p> <p>(b) metodele de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță eliberate în conformitate cu articolele 10 și 12;</p> <p>(c) metodele de supraveghere ce trebuie aplicate de autoritățile naționale de siguranță și metodele de monitorizare ce trebuie aplicate de întreprinderile feroviare, de administratorii de infrastructură și de entitățile responsabile cu întreținerea;</p> <p>(d) metodele de evaluare a nivelului de siguranță și a performanței în materie de siguranță a operatorilor feroviari la nivel național și la nivelul Uniunii;</p> <p>(e) metodele de evaluare a realizării obiectivelor de siguranță la nivel național și la nivelul Uniunii; și</p> <p>(f) orice alte metode care acoperă un proces al sistemului de management al siguranței și care trebuie armonizate la nivelul Uniunii.</p>	<p>Articolul 91. Metode de siguranță</p> <p>(1) Metodele de siguranță prevăd modul în care se evaluează nivelul de siguranță, îndeplinirea obiectivelor de siguranță și conformitatea cu alte cerințe de siguranță, prin elaborarea și aplicarea următoarelor metode și proceduri:</p> <p>1) Metoda de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și a condițiilor care trebuie îndeplinite de organismul de evaluare a riscurilor;</p> <p>2) Metode de siguranță pentru evaluarea respectării cerințelor care trebuie îndeplinite pentru a obține autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare și certificatul de siguranță, care să cuprindă:</p> <p>a) Procedurile de evaluare a îndeplinirii cerințelor de către Administratorul Infrastructurii pentru a se acorda autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare sau de către întreprinderile feroviare pentru a li se acorda certificatul de siguranță;</p> <p>b) Criteriile de evaluare a îndeplinirii cerințelor pentru obținerea autorizației de siguranță pentru administrarea infrastructurii feroviare sau a certificatului de siguranță;</p> <p>c) Principiile de monitorizare a respectării cerințelor care trebuie îndeplinite de sistemul de management al siguranței, după obținerea autorizației de siguranță pentru administrarea infrastructurii feroviare sau a certificatului de siguranță pentru administrarea infrastructurii feroviare sau a certificatului de siguranță.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>

<p>(2) Comisia acordă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, un mandat agenției pentru elaborarea MCS și a modificărilor acestora și pentru prezentarea de recomandări relevante Comisiei, pe baza unei justificări clare a necesității unor MCS noi sau modificate și a impactului acestora asupra normelor existente și asupra nivelului de siguranță al sistemului feroviar al Uniunii. Respectiv cele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3). Atunci când comitetul menționat la articolul 28 (denumit în continuare „comitetul”) nu formulează niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p> <p>La elaborarea, adoptarea și revizuirea MCS se ține seama de opiniile utilizatorilor, ale autorităților naționale de siguranță și ale părților interesate, inclusiv ale partenerilor sociali, după caz. Recomandările conțin un raport asupra rezultatelor acestei consultări și un raport referitor la impactul MCS noi sau modificate care urmează a fi adoptate.</p> <p>(3) Pe parcursul exercitării mandatului menționat la alineatul (2), comitetul este informat în mod sistematic și cu regularitate de către agenție sau de către Comisie cu privire la lucrările pregătitoare referitoare la MCS. În cursul acestor lucrări, Comisia poate adresa agenției orice recomandare utilă privind MCS, precum și o analiză costuri-beneficii. În special, Comisia poate solicita examinarea de către agenție a unor soluții alternative și prezentarea, în raportul anexat la proiectul de MCS, a evaluării costurilor și beneficiilor respectivelor soluții alternative.</p> <p>(4) Comisia este asistată de comitetul pentru atribuțiile menționate la primul paragraf.</p> <p>(5) Comisia exanunează recomandarea emisă de agenție cu scopul de a verifica îndeplinirea mandatului menționat la alineatul (2). În cazul în care mandatul nu este îndeplinit, Comisia solicită agenției să își revizuiască recomandarea, indicând punctele din mandat care nu au fost îndeplinite. Din motive justificate, Comisia poate decide să modifice mandatul acordat agenției în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (2).</p> <p>(6) Comisia este asistată de comitetul pentru atribuțiile menționate la primul paragraf.</p> <p>(7) MCS se revizuiesc la intervale regulate, ținându-se cont de experiența dobândită prin aplicarea lor și de dezvoltarea globală a siguranței feroviare, în vederea menținerii siguranței în general și, în măsura posibilului, a îmbunătățirii permanente a acesteia.</p> <p>(8) Pe baza recomandării emise de agenție și în urma examinării menționate la alineatul (4) din prezentul articol, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 privind conținutul MCS și al oricărui modificări ale acestora.</p> <p>(9) Statele membre efectuează, fără întârziere, orice modificări necesare ale normelor naționale ținând cont de adoptarea MCS și de modificările aduse acestora.</p>	<p>3) Metoda de siguranță pentru monitorizarea performanței de siguranță după ce a fost acordat certificatul de siguranță sau autorizația de siguranță,</p> <p>4) Metoda de siguranță pentru monitorizarea eficienței gestionării siguranței în timpul funcționării și întreținerii sistemului feroviar.</p> <p>(2) Metoda de siguranță se aplică pentru aprecierea și evaluarea riscurilor în cazul oricărei schimbări importante în sistemul feroviar care poate afecta siguranța transportului feroviar. Aceste schimbări pot fi de natură tehnică, operațională sau organizatorică. Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor este parte integrantă din sistemul de management al siguranței al Administratorului Infrastructurii și al întreprinderilor feroviare.</p> <p>(3) În cazul unor schimbări semnificative privind subsistemele structurale, se aplică Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor:</p> <p>a) dacă aprecierea și evaluarea riscurilor sunt cerute de STI-ul relevant, caz în care STI-ul trebuie să indice care sunt părțile din Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor;</p> <p>b) pentru a verifica integrarea sigură a subsistemelor structurale în sistemul existent.</p> <p>(4) Entitatea care propune o modificare semnificativă aplică Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor. O entitate care propune o modificare semnificativă poate fi:</p> <p>a) Administratorul Infrastructurii sau o întreprindere feroviară,</p> <p>b) o entitate contractantă sau un producător atunci când depun cererea de verificare a unui subsistem;</p> <p>c) solicitantul înregistrării vehiculelor feroviare în RNVF pentru punere în funcțiune;</p> <p>d) entitatea responsabilă cu întreținerea.</p> <p>(5) O evaluare independentă a aplicării corecte a metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor și a rezultatelor acestei aplicări poate fi realizată de către:</p> <p>a) un organism de evaluare a riscurilor acreditat, recunoscut sau notificat în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității;</p> <p>b) la solicitarea Autorității Feroviare evaluarea poate fi efectuată de către Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.</p> <p>(6) Autoritatea Feroviară poate efectua o evaluare a aplicării corecte a metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor și a rezultatelor acestei aplicări în următoarele cazuri:</p> <p>a) la înregistrarea vehiculelor feroviare;</p> <p>b) la modificarea înregistrării vehiculelor feroviare pentru punerea în funcțiune;</p> <p>c) la schimbarea certificatelor de siguranță în legătură cu schimbarea tipului și domeniului de activitate al unei întreprinderi feroviare;</p> <p>d) în cazul schimbării autorizației de siguranță ca urmare a modificărilor semnificative aduse infrastructurii, semnalizării, alimentării cu energie sau modului de funcționare și întreținerii infrastructurii;</p> <p>e) atunci când revizuiesc certificatele de siguranță și autorizația de siguranță după modificări semnificative ale reglementărilor de siguranță.</p> <p>(7) Organismul de evaluare a riscurilor eliberează un raport privind evaluarea siguranței care entitatea care formulează propunerea, pe baza căruia respectiva entitate decide dacă va accepta modificarea semnificativă.</p> <p>(8) Rapoartele de evaluare a siguranței emise în state membre ale UE sunt valabile în Republica Moldova dacă:</p> <p>a) evaluarea riscurilor a fost efectuată în conformitate cu Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor;</p> <p>b) aplicarea metodei menționate la litera a) al prezentului alineat a fost evaluată de un organism de evaluare a riscurilor;</p> <p>c) a fost acceptată o modificare semnificativă a unui sistem feroviar la propunerea entității menționată la alineatul (4) din prezentul articol;</p> <p>d) partea sistemului feroviar va fi utilizată în Republica Moldova în aceleași condiții funcționale, operaționale, topografice și climatice;</p> <p>e) s-au aplicat aceleași criterii pentru acceptarea riscului ca și în Republica</p>	
---	---	--

<p>Moldova.</p> <p>(9) Controlul aplicării metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor este parte integrantă a controlului periodic intern al sistemului de management al siguranței al Administratorului Infrastructurii și al întreprinderilor feroviare.</p> <p>(10) Metodele de siguranță menționate la:</p> <p>a) alineatul (1) punctul 2) din prezentul articol se aplică de către Autoritatea Feroviară, luând în considerare cererile de autorizare de siguranță și certificat de siguranță;</p> <p>b) alineatul (1) punctul 3) din prezentul articol se aplică de către Autoritatea Feroviară pentru a supraveghea punerea în aplicare a sistemului de management al siguranței al întreprinderii feroviare și al Administratorului infrastructurii, după acordarea certificatelor de siguranță sau autorizației de siguranță, precum și supraveghearea punerii în aplicare a metodei comune de siguranță menționate la alineatul (1) punctul 2) litera b) din prezentul articol de către întreprinderile feroviare, Administratorul Infrastructurii și entitatea responsabilă de întreținere;</p> <p>c) alineatul (1) punctul 2) litera b) din prezentul articol se aplică de către întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii după acordarea certificatului de siguranță sau a autorizației de siguranță, precum și de către entitatea responsabilă cu întreținerea;</p> <p>d) alineatul (1) punctul 1) din prezentul articol se stabilește de către Minister;</p> <p>e) alineatul (1) punctele 2), 3) și 4) din prezentul articol se stabilesc de către Autoritatea Feroviară.</p> <p>(11) Modificările necesare ale normelor naționale de siguranță se adoptă în conformitate cu metodele comune de siguranță adoptate și revizuite.</p> <p>(12) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare descriu, de asemenea, în raportul anual experiența lor în legătură cu aplicarea metodelor menționate la alineatul (1) punctele 1) și 4) din prezentul articol.</p> <p>(13) Autoritatea Feroviară include în raportul anual experiența entităților care formulează propuneri, a întreprinderilor feroviare și Administratorului Infrastructurii, precum și experiența proprie cu privire la aplicarea metodei menționate la alineatul (1) punctele 1), 3) și 4) din prezentul articol.</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Articolul 92. Obiective de siguranță</p> <p>(1) Obiectivele de siguranță se stabilesc de către Autoritatea Feroviară.</p> <p>(2) Obiectivele de siguranță stabilesc nivelul minim de siguranță pentru diferitele părți ale sistemului feroviar și a sistemului în ansamblu, la care fac referire criteriile de toleranță la risc pentru:</p> <p>a) riscurile individuale legate de pasageri, angajați, personalul antreprenorilor, utilizatorii trecătorilor la nivel, precum și riscurile individuale legate de prezența persoanelor neautorizate la instalațiile de infrastructură feroviară;</p> <p>b) Riscurile pentru societate.</p> <p>(3) Obiectivele de siguranță trebuie să includă un grafic pentru punerea în aplicare treptată, care va lua în considerare natura și sfera investițiilor necesare pentru punerea lor în aplicare.</p> <p>(4) Ministerul evaluează și promovează modificările necesare la normele de siguranță pentru a asigura realizarea obiectivelor de siguranță.</p>	<p>Sunt transpuse doar principiile din acest articol. Majoritatea prevederilor fiind raportate la relațiile și atribuțiile organelor europene.</p>
<p>Art. 7. Obiective comune de siguranță (OCS)</p> <p>(1) OCS stabilesc nivelurile minime de siguranță care trebuie atinse de sistem ca întreg și, acolo unde este fezabil, de diferite părți ale sistemului feroviar în fiecare stat membru și în Unime. OCS pot fi exprimate în criterii de acceptare a riscului sau în nivelul de siguranță vizate și iau în considerare, în special:</p> <p>(a) riscurile individuale referitoare la călători, personal, inclusiv angajații sau contractanții, utilizatorii trecătorilor de nivel și alți și, fără să aducă atingere normelor naționale și internaționale existente de răspundere civilă, riscurile individuale legate de intruși;</p> <p>(b) riscurile societale.</p> <p>(2) Comisia acordă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, un mandat destinat agenției pentru elaborarea OCS și a modificărilor acestora și pentru prezentarea de recomandări relevante Comisiei, pe baza unei justificări clare a necesității unor OCS noi sau modificate și a impactului acestora asupra normelor existente. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 28 alineatul (3). Atunci când comitetul nu formulează niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p> <p>(3) Pe parcursul exercitării mandatului menționat la alineatul (2), comitetul este informat în mod sistematic și cu regularitate de către agenție sau de către Comisie cu privire la lucrările pregătitoare referitoare la OCS. În cursul acestor lucrări, Comisia poate adresa agenției orice recomandări utile privind OCS, precum și o analiză costuri-beneficii. În special, Comisia poate solicita examinarea de către agenție a unor soluții alternative și prezentarea, în raportul anexat la proiectul de OCS, a evaluării costurilor și beneficiilor respectivelor soluții alternative.</p> <p>Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf.</p> <p>(4) Comisia examinează recomandarea emisă de agenție cu scopul de a verifica îndeplinirea mandatului menționat la alineatul (2). În cazul în care mandatul nu este îndeplinit, Comisia solicită agenției să își revizuiască recomandarea, indicând punctele din mandat care nu au fost îndeplinite. Din</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>

<p> motive justificate, Comisia poate decide să modifice mandatul acordat agenției în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (2). Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf. (5) OCS se revizuiesc periodic, ținându-se cont de dezvoltarea generală a siguranței feroviare. Această reflecție domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță. (6) Pe baza recomandării emise de agenție și în urma examinării menționate la alineatul (4) din prezentul articol, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27 privind continutul OCS și al oricăror modificări ale acestora. (7) Statele membre aduc toate modificările necesare normelor lor naționale pentru a atinge cel puțin OCS și orice OCS revizuit, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Aceste modificări sunt luate în considerare în planurile anuale privind siguranța menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (f). Statele membre notifică aceste norme Comisiei în conformitate cu articolul 8.</p>				<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 8. Norme naționale în domeniul siguranței</p> <p>(1) Normele naționale notificate până la 15 iunie 2016 în temeiul Directivei 2004/49/UE se aplică dacă:</p> <p>(a) se încadrează la una dintre categoriile identificate la anexa II; și</p> <p>(b) sunt conforme cu dreptul Uniunii, îndeosebi STI, OCS și MCS; și</p> <p>(c) nu ar duce la discriminarea arbitrară sau la o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre.</p> <p>(2) Până la 16 iunie 2018, statele membre revizuiesc normele naționale menționate la alineatul (1) și abrogă:</p> <p>(a) orice normă națională care nu a fost notificată sau care nu îndeplinește toate criteriile menționate la alineatul (1);</p> <p>(b) orice normă națională care a devenit redundantă prin prisma dreptului Uniunii, îndeosebi STI, OCS și MCS.</p> <p>În acest scop, statele membre pot utiliza instrumentul de gestionare a normelor menționat la articolul 27 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/796 și pot solicita agenției să examineze norme specifice în raport cu criteriile menționate în prezentul alineat.</p> <p>(3) Statele membre pot stabili noi norme naționale în temeiul prezentei directive doar în următoarele cazuri:</p> <p>(a) atunci când normele privind metodele de siguranță existente nu sunt acoperite de un MCS;</p> <p>(b) atunci când normele de exploatare a rețelei feroviare nu sunt încă reglementate de STI;</p> <p>(c) ca măsură preventivă de urgență, în special după producerea unui accident sau a unui incident;</p> <p>(d) atunci când o normă deja notificată trebuie să fie revizuită;</p> <p>(e) atunci când normele referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice în materie de siguranță, inclusiv criteriile de selecție, aptitudinea fizică și psihică și formarea profesională nu sunt încă reglementate de STI sau de Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (1).</p> <p>(4) Înainte de introducerea preconizată a unei noi norme în sistemul juridic național, statele membre transmit proiectul de normă națională agenției și Comisiei pentru examinare, în timp util și în termenle menționate la articolul 25 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/796, furnizând justificarea pentru introducerea acesteia, prin intermediul sistemului informatic corespunzător, în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) 2016/796. Statele membre se asigură că proiectul este suficient de avansat pentru a permite agenției să își desfășoare examinarea în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.</p>	<p>Prevederile acestui articol nu pot fi aplicate întrucât sistemul feroviar din MD nu este compatibil celui din UE. Iar rapoartările și notificările pentru Comisie Europenă se referă exclusiv statelor membre UE.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		

<p>(5) În cazul măsurilor preventive de urgență, statele membre pot adopta și aplica imediat o nouă normă. Respectiva normă este notificată în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796 și este supusă evaluării agenției, în conformitate cu articolul 26 alineatele (1), (2) și (5) din Regulamentul (UE) 2016/796.</p> <p>(6) Dacă agenții i se aduce la cunoștință că există norme naționale, notificate sau nu, care au devenit redundante sau intră în conflict cu MCS sau cu alte norme de drept al Uniunii, adoptate după aplicarea unei norme naționale în cauză, se aplică procedura prevăzută la articolul 26 din Regulamentul (UE) 2016/796.</p> <p>(7) Statele membre notifică normele naționale adoptate agenției și Comisiei. Acestea utilizează sistemul informativ corespunzător în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) 2016/796. Statele membre se asigură că normele naționale existente sunt ușor accesibile, că se regăsesc în domeniul public și că sunt formulate cu o terminologie pe care toate părțile interesate o pot înțelege. Statele membre li se poate cere să furnizeze informații suplimentare cu privire la normele lor naționale.</p> <p>(8) Statele membre pot decide să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, statele membre menționează aceste norme și restricții în registrele de infrastructură menționate la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797 sau indică, în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, documentul în care sunt publicate aceste norme și restricții.</p> <p>(9) Normele naționale notificate în conformitate cu prezentul articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și Consiliului.</p> <p>(10) Agenția examinează proiectele de norme naționale și normele naționale existente în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 25 și 26 din Regulamentul (UE) 2016/796.</p> <p>(11) Fără a aduce atingere alineatului (8), normele naționale care nu au fost notificate în conformitate cu prezentul articol nu se aplică în sensul prezentei directive.</p>	<p>SECȚIUNEA 2</p> <p>Sisteme de management a siguranței</p> <p>Articolul 93. Cerințe privind sistemele de management a siguranței</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare instituie un sistem de management al siguranței (denumit în continuare - SMS) pentru a atinge cel puțin obiectivele de siguranță stabilite pentru întregul sistem feroviar. SMS trebuie să respecte normele de siguranță și cerințele de siguranță stabilite în STI-uri, precum și dispozițiile relevante ale metodelor de siguranță.</p> <p>(2) SMS trebuie să îndeplinească cerințele și să includă elementele prevăzute de prezentul Cod, care sunt în conformitate cu caracterul, sfera și tipul activităților desfășurate în traficul feroviar.</p> <p>(3) Sistemul de management al siguranței asigură controlul tuturor riscurilor legate de activitățile Administratorului infrastructurii sau al întreprinderii feroviare, inclusiv furnizarea de servicii de întreținere, furnizarea de materiale și angajarea de contractanți. Sistemul de management al siguranței ia în considerare, dacă este cazul și rezonabil, riscurile care apar ca urmare a activităților altor părți.</p> <p>(4) SMS-ul Administratorului infrastructurii se stabilește în funcție de efectele activităților diferitelor întreprinderi feroviare asupra rețelei, trebuie să conțină dispoziții care să permită întreprinderilor feroviare desfășurarea activităților în conformitate cu STI-urile, normele naționale de siguranță, și urile gestionarilor de infrastructură trebuie să dezvolte coordonarea procedurilor de urgență cu toate întreprinderile feroviare în situații excepționale.</p> <p>(5) Toate părțile relevante ale SMS trebuie să fie documentate și, în special, trebuie furnizată o descriere a distribuției responsabilităților în cadrul organizației administratorilor infrastructurii sau a întreprinderilor feroviare, precum și modul în care controlul este asigurat de conducere la diferite</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse integral prin HG privind aprobarea cerințelor pentru stabilirea sistemului de management al siguranței, modelului tipic al certificatului de siguranță și al autorizației de siguranță, metodelor de supraveghere a întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură.</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 9. Sisteme de management al siguranței</p> <p>(1) Administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare își stabilesc propriile sisteme de management al siguranței pentru a se asigura că sistemul feroviar al Uniunii poate atinge cel puțin OCS, că este în conformitate cu cerințele de siguranță descrise în STI, precum și că sunt aplicate părțile relevante din MCS și din normele naționale notificate în conformitate cu articolul 8.</p> <p>(2) Sistemul de management al siguranței este documentat în toate părțile relevante și descrie în special distribuția responsabilităților în cadrul organizației administratorului de infrastructură sau al întreprinderii feroviare. Acesta indică modul în care este asigurat controlul de către conducere la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții acestuia la toate nivelurile și modul în care este asigurată îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței. Există un angajament clar de a aplica în mod consecvent cunoștințe și metode privind factorii umani. Prin intermediul sistemului de management al siguranței, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare promovează o cultură a încrederii și învătării reciproce, în care personalul este încurajat să contribuie la dezvoltarea siguranței, în timp ce este asigurată confidențialitatea.</p> <p>(3) Sistemul de management al siguranței cuprinde următoarele elemente de bază:</p> <p>(a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal;</p> <p>(b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru menținerea și ameliorarea siguranței, precum și planuri și proceduri pentru atingerea acestor obiective;</p> <p>(c) proceduri pentru atingerea standardelor tehnice și operaționale existente, noi și modificate, ori a altor condiții prescriptive stabilite în STI, în normele naționale de siguranță prevăzute la articolul 8 și în anexa II, alte norme relevante sau decizii ale autorităților;</p>				

<p>(d) proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe durata întregului ciclu de viață al echipamentelor și operațiunilor;</p> <p>(e) proceduri și metode pentru identificarea riscurilor, pentru evaluarea riscurilor și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor, ori de câte ori o schimbare a condițiilor de exploatare sau introducerea unui material nou generează noi riscuri pentru infrastructură sau pentru interfața om-mașină-organizație;</p> <p>(f) asigurarea unor programe pentru formarea personalului și a unor sisteme pentru a asigura menținerea competenței personalului, precum și îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor, inclusiv măsuri care vizează aptitudinea fizică și psihică;</p> <p>(g) măsuri pentru furnizarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, după caz, între organizații ale sistemului feroviar;</p> <p>(h) proceduri și formate pentru documentarea informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale;</p> <p>(i) proceduri pentru asigurarea raportării, investigării și analizării accidentelor, incidentelor, incidentelor evitate la limită și a altor evenimente periculoase, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare;</p> <p>(j) asigurarea unor planuri de acțiune, sisteme de alertă și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare; și</p> <p>(k) dispoziții pentru audierea internă repetată a sistemului de management al siguranței. Administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare includ orice alt element necesar pentru a acoperi riscurile în materie de siguranță, în conformitate cu evaluarea riscurilor care decurg din propria lor activitate.</p> <p>(4) Sistemul de management al siguranței este adaptat la categoria, amploarea, zona de funcționare și alte condiții ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea administratorului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere, fără a aduce atingere articolului 14, și material și utilizarea contractanților. Fără a aduce atingere normelor existente de răspundere civilă internă și internațională, sistemul de management al siguranței ia de asemenea în considerare, în cazurile în care acest lucru este adecvat și rezonabil, riscurile ce decurg din activitățile altor actori menționați la articolul 4.</p> <p>(5) Sistemul de management al siguranței al unui administrator de infrastructură ia în considerare efectele operațiunilor diferitelor întreprinderi feroviare asupra rețelei și prevede ca toate întreprinderile feroviare să funcționeze în conformitate cu STI și normele naționale și în condițiile stabilite în certificatul lor de siguranță.</p> <p>Sistemul de management al siguranței este dezvoltat în scopul de a coordona procedurile de urgență ale administratorului de infrastructură cu toate întreprinderile feroviare care funcționează pe infrastructură sa și cu serviciile de urgență, astfel încât să faciliteze intervenția rapidă a serviciilor de salvare, precum și cu orice altă parte care ar putea fi implicată într-o situație de urgență. Pentru infrastructura transfrontalieră, cooperarea între administratorii de infrastructură relevanți facilitează coordonarea și pregătirea necesară a serviciilor de urgență competente de ambele părți ale frontierei.</p> <p>În urma unui accident grav, întreprinderea feroviară furnizează asistență victimei, ajutându-le în procedurile privind plângerile în temeiul dreptului Uniunii, în special Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, fără a aduce atingere obligațiilor care revin altor părți. O astfel de asistență utilizează canalele de comunicare cu familiile victimelor și include sprijin psihologic pentru victimele accidentului și familiile acestora.</p> <p>(6) Până la data de 31 mai a fiecărui an, toți administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare prezintă autorității naționale de siguranță un raport de siguranță referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține:</p>	<p>nivelului, cum angajații și reprezentanții acestora sunt implicați la toate nivelurile și cum se asigură îmbunătățirea continuă a SMS-ului.</p> <p>(6) Elementele de bază ale Sistemului de management al siguranței sunt următoarele:</p> <p>1) Politică de siguranță aprobată de Administratorul Infrastructurii sau de către întreprinderea feroviară, care este comunicată întregului personal;</p> <p>2) Obiectivele calitative și cantitative ale Administratorului Infrastructurii sau ale întreprinderilor feroviare privind menținerea și îmbunătățirea siguranței, precum și planurile și procedurile pentru atingerea acestor obiective;</p> <p>3) Procedurile care asigură respectarea standardelor și a altor cerințe prescise pe întreaga durată de viață a echipamentului și în timpul funcționării și a procedurilor în scopul respectării standardelor tehnice și operaționale noi sau modificate sau a altor cerințe stabilite în oricare dintre următoarele:</p> <p>a) STI-urile;</p> <p>b) normele naționale de siguranță;</p> <p>c) regulile, cerințele tehnice și deciziile aprobate de Autoritatea Feroviară.</p> <p>4) Procedurile pentru identificarea riscurilor, pentru efectuarea evaluării riscurilor și punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor ori de câte ori o schimbare a condițiilor de funcționare sau introducerea unui nou produs conduce la noi riscuri pentru infrastructură sau operațiuni;</p> <p>5) Organizarea de programe de instruire pentru angajați care să asigure calificarea și competența angajaților în îndeplinirea sarcinilor;</p> <p>6) Soluții practice pentru circulația informațiilor în cadrul organizației și între organizațiile care activează în același sistem feroviar;</p> <p>7) Proceduri și formate pentru documentarea informațiilor privind siguranța, precum și stabilirea unei proceduri pentru controlul configurării informațiilor de siguranță critice;</p> <p>8) Proceduri de asigurare a raportării, investigării și analizei accidentelor, incidentelor, accidentelor grave și a altor evenimente periculoase, precum și luarea măsurilor preventive necesare;</p> <p>9) Elaborarea planurilor de acțiune, a planurilor în situații de alertă și a planurilor de furnizare a informațiilor în caz de urgență, consultate cu autoritățile corespunzătoare;</p> <p>10) Prevederi pentru controlul periodic intern al SMS.</p> <p>(7) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare adoptă acte interne în propriul SMS pentru a reglementa procedurile menționate la alineatul (6) din prezentul articol.</p> <p>(8) Actele Administratorului Infrastructurii menționate la alineatul (7) din prezentul articol, care se referă la procedurile care trebuie să fie puse în aplicare de întreprinderile feroviare, sunt puse la dispoziția tuturor întreprinderilor feroviare interesate care operează pe infrastructura specificată.</p> <p>(9) Autoritatea Feroviară definește în detaliu elementele SMS și publică un model tipic al acestuia.</p>	<p>(a) informații privind modul în care sunt ainsse obiectivele de siguranță ale organizației și rezultatele planului de siguranță;</p>
--	--	---

<p>(b) un raport cu privire la dezvoltarea indicatorilor de siguranță naționali și a ICS menționați la articolul 5, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare;</p> <p>(c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;</p> <p>(d) observații privind defecțiunile și deficiențele de funcționare ale operațiunilor feroviare și gestionării infrastructurii care ar putea fi relevante pentru autoritatea națională de siguranță, inclusiv un rezumat al informațiilor furnizate de actorii relevanți, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) litera (b); și</p> <p>(e) un raport privind aplicarea MCS relevante.</p> <p>(7) Pe baza informațiilor furnizate de autoritățile naționale de siguranță în conformitate cu articolele 17 și 19, agenția poate adresa Comisiei o recomandare de MCS care să vizeze elemente ale sistemului de management al siguranței care trebuie să fie armonizate la nivelul Uniunii, inclusiv prin intermediul standardelor armonizate, după cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) litera (f). În acest caz se aplică articolul 6 alineatul (2).</p>	<p>Art. 10. Certificatul unic de siguranță</p> <p>(1) Fără a aduce atingere alineatului (9), accesul la infrastructura feroviară se acordă exclusiv întreprinderilor feroviare care dețin certificatul unic de siguranță eliberat de agenție în conformitate cu alineatele (5)-(7) sau de o autoritate națională de siguranță în conformitate cu alineatul (8).</p> <p>Obiectivul certificatului unic de siguranță este de a dovedi că întreprinderea feroviară în cauză și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și că este capabilă să desfășoare operațiuni în condiții de siguranță în zona de funcționare preconizată.</p> <p>(2) În cererea de eliberare a certificatului unic de siguranță, întreprinderea feroviară precizează tipul și amploarea activităților de transport feroviar imploarea operațiunilor feroviare vizate și zona de funcționare preconizată.</p> <p>(3) Cererea de certificat unic de siguranță trebuie să fie însoțită de un dosar cuprinzând documente care dovedesc că:</p> <p>(a) întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu articolul 9 și că îndeplinește cerințele stabilite în STI, MCS și OCS și în alte texte de lege în materie pentru a controla riscurile și pentru a presta servicii de transport în cadrul rețelei în condiții de siguranță; și</p> <p>(b) întreprinderea feroviară, dacă este cazul, îndeplinește cerințele prevăzute de normele naționale relevante notificate în conformitate cu articolul 8.</p> <p>Cererea respectivă și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora, precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comitei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișei unic menționate la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.</p> <p>(4) Agenția sau, în cazurile prevăzute la alineatul (9), autoritatea națională de siguranță eliberează certificatul unic de siguranță sau informează solicitantul cu privire la avizul său negativ într-un termen prestabilit și rezonabil și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după ce toate informațiile necesare și toate informațiile suplimentare cerute au fost transmise de către solicitant. Agenția sau, în cazurile prevăzute la alineatul (8), autoritatea națională de siguranță aplică modalitățile practice privind procedura de certificare, care urmează să fie instituite într-un act de punere în aplicare menționat la alineatul (10).</p> <p>(5) Agenția eliberează un certificat unic de siguranță întreprinderilor feroviare care își au zona de funcționare într-unul sau în mai multe state membre. Pentru a elibera un astfel de certificat, agenția:</p> <p>(a) evaluează elementele prevăzute la alineatul (3) litera (a), și</p>	<p>SECȚIUNEA 4 Certificat de siguranță</p> <p>Articolul 95. Certificatul de siguranță</p> <p>(1) Pentru a obține acces la infrastructura feroviară, o întreprindere feroviară trebuie să dețină un certificat de siguranță. Obiectivul certificatului de siguranță este de a dovedi că întreprinderea feroviară în cauză și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și că este capabilă să desfășoare activitatea în condiții de siguranță în zona de funcționare preconizată.</p> <p>(2) În cererea de eliberare a certificatului unic de siguranță, întreprinderea feroviară precizează tipul și amploarea activităților de transport feroviar vizate și zona de funcționare preconizată.</p> <p>(3) Cererea de certificat de siguranță trebuie să fie însoțită de un dosar cuprinzând documente care dovedesc că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu articolul 103 și că îndeplinește cerințele stabilite în STI, MS și OS și în alte regulamente privind siguranța transportului feroviar pentru a controla riscurile și pentru a presta servicii de transport în condiții de siguranță;</p> <p>(4) Pentru a elibera un certificat de siguranță, Autoritatea Feroviară evaluează elementele prevăzute la alineatul (3);</p> <p>(5) În cadrul evaluărilor menționate, agenția sau autoritățile naționale de siguranță sunt autorizate să efectueze vizite și inspecții la sediile întreprinderii feroviare, și pot solicita informații suplimentare relevante;</p> <p>(6) Documentația privind elementele care respectă STI-urile și cerințele de interoperabilitate se prezintă sub formă de rezumat;</p> <p>(7) Certificatul de siguranță precizează zona de funcționare tipul și amploarea activităților de transport feroviar al întreprinderii feroviare căreia i se emite certificatul.</p> <p>Articolul 96. Acordarea certificatului de siguranță</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară eliberează certificatul de siguranță conform unui formular prestabilit.</p> <p>(2) Perioada de valabilitate a certificatului de siguranță este de cinci ani. Certificatul de siguranță se schimbă total sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului activității sau extinderii activității de transport feroviar, la cererea titularului acestuia.</p> <p>(3) Autoritatea Feroviară stabilește formularele pentru certificatele de siguranță, numeroarele formularelor de certificate de siguranță în conformitate cu numărul de identificare, formularul de depunere a cererii pentru certificatul de siguranță, instrucțiunile pentru completare.</p> <p>(4) Titularul certificatului de siguranță informează imediat Autoritatea Feroviară cu privire la orice modificare semnificativă a condițiilor părții</p>	<p>Parțial Compatibil</p>	<p>Transpunerea totală a prevederilor privind certificatul de siguranță necesită încheierea unui acord cu Agenția Europeană a Cailor Ferate pentru recunoașterea reciprocă a certificatelor de siguranță.</p>	<p>Dupa incheierea Acordului cu ERA privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de siguranță.</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapecy</p>
--	--	--	---------------------------	---	--	---

<p>(b) transmise imediat dosarul integral al întreprinderii feroviare către autoritățile naționale de siguranță vizate de zona de funcționare preconizată pentru evaluarea elementelor prevăzute la alineatul (3) litera (b).</p> <p>În cadrul evaluărilor menționate, agenția sau autoritățile naționale de siguranță sunt autorizate să efectueze vizite și inspecții la sediile întreprinderii feroviare, precum și audiri, și pot solicita informații suplimentare relevante. Agenția și autoritățile naționale de siguranță coordonează organizarea acestor vizite, audiri și inspecții.</p> <p>(6) În termen de o lună de la primirea cererii de eliberare a certificatului unic de siguranță, agenția informează întreprinderea feroviară că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Pentru a evalua măsura în care dosarul este complet, relevant și coerent, agenția poate evalua totodată elementele stabilite la alineatul (3) litera (b).</p> <p>Înainte de a lua decizia privitoare la eliberarea certificatului unic de siguranță, agenția ține seama integral de evaluările de la alineatul (5).</p> <p>Agenția își asumă responsabilitatea deplină pentru certificatele unice de siguranță pe care le eliberează.</p> <p>(7) În cazul în care agenția nu este de acord cu o evaluare negativă desfășurată de una sau mai multe autorități naționale de siguranță în temeiul alineatului (5) litera (b), aceasta informează autoritatea sau autoritățile respective, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cooperează în vederea ajungerii la o evaluare reciproc acceptabilă. După caz, agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță pot decide implicarea întreprinderii feroviare. Dacă nu se ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cu privire la dezacordul său, agenția își adoptă decizia finală, cu excepția cazului în care autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță au transmis chestiunea în vederea arbitrajului către comisia pentru soluționarea contestațiilor instituită în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796. Comisia pentru soluționarea contestațiilor decide asupra confirmării proiectului de decizie a agenției în termen de o lună de la depunerea cererii din partea autorității sau autorităților naționale de siguranță.</p> <p>În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu agenția, agenția adoptă imediat o decizie. În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu evaluarea negativă a autorității naționale de siguranță, agenția acordă certificatul unic de siguranță cu o zonă de funcționare care exclude porțiunile din rețea care au primit o evaluare negativă.</p> <p>În cazul în care agenția nu este de acord cu o evaluare pozitivă desfășurată de una sau mai multe autorități naționale în temeiul alineatului (5) litera (b), aceasta informează autoritatea sau autoritățile respective, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cooperează în vederea ajungerii la o evaluare reciproc acceptabilă. După caz, agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță pot decide să îl implice pe solicitant. Dacă nu s-a putut ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță asupra dezacordului său, agenția își adoptă decizia finală.</p> <p>(8) În cazul în care zona de funcționare se limitează la un singur stat membru, autoritatea națională de siguranță a statului membru respectiv poate elibera un certificat unic de siguranță, pe proprie răspundere și în cazul în care solicitantul cere acest lucru. Pentru a elibera astfel de certificate, autoritatea națională de siguranță evaluează dosarul în funcție de toate elementele menționate la alineatul (3) și aplică modalitățile practice care urmează să fie instituite în aceluiași termen de aplicare al termenului de o lună de la primirea cererii, autoritatea națională de siguranță informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante. Certificatul unic de siguranță este valabil și fără extinderea zonei de funcționare pentru întreprinderile feroviare care oferă călătorii în statele membre învecinate cu caracteristici similare ale rețelelor și cu norme de exploatare similare, atunci când respectivele stații sunt aproape de frontieră, în urma consultării autorităților de</p>	<p>relevante a certificatului de siguranță care se referă la elementele sistemului de management al siguranței. O modificare semnificativă este o situație care modifică în mod semnificativ condițiile pe baza cărora a fost emis certificatul de siguranță (noul activitate de afaceri, noua linie feroviară, noul tip de vehicul feroviar, noua categorie de personal etc.).</p> <p>(5) Autoritatea Feroviară poate solicita revizuirea părții relevante din certificatul de siguranță după modificarea semnificativă a cadrului de reglementare în domeniul fără a solicita careva plăți suplimentare.</p> <p>(6) Constatarea de către Autoritatea Feroviară a faptului că deținătorul certificatului de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru certificare, constituie temei pentru retragerea certificatului de siguranță.</p> <p>(7) Autoritatea Feroviară trebuie să retragă un certificat de siguranță dacă constată că deținătorul certificatului de siguranță nu l-a utilizat conform destinației.</p> <p>(8) Certificatul de siguranță este schimbat complet sau parțial la fiecare modificare semnificativă a tipului sau sferei de activitate a întreprinderii.</p> <p>(9) Emiterea, schimbarea sau reperfectarea certificatului de siguranță se efectuează gratuit, conform prevederilor din Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.</p> <p>(10) Autoritatea Feroviară ține evidența certificatelor de siguranță eliberate și actualizează permanent informațiile privind starea acestor certificate.</p> <p>(11) Decizia de refuz a emiterii, schimbării sau reperfectării certificatului de siguranță poate fi contestată prin cerere prealabilă/petție adresată Consiliului pentru soluționarea disputelor sau direct în instanța de contencios administrativ conform legii contenciosului administrativ.</p>	
--	--	--

<p>siguranță națională competente. Consultarea poate avea loc pentru fiecare caz în parte sau poate fi stabilită în contextul unui acord transfrontalier între statele membre sau între autoritățile naționale de siguranță.</p> <p>Autoritatea națională de siguranță își asumă responsabilitatea deplină pentru toate certificatele unice de siguranță eliberate.</p> <p>(9) Un stat membru poate permite operatorilor din țările terțe să ajungă la o stație de pe teritoriul său desemnată pentru operațiuni transfrontaliere și aproape de frontiera statului membru respectiv fără a solicita un certificat unic de siguranță, cu condiția garantării unui nivel corespunzător de siguranță prin intermediul:</p> <p>(a) unui acord transfrontalier între statul membru în cauză și țara terță învecinată, sau</p> <p>(b) unor acorduri contractuale între operatorul din țara terță și întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură care deține un certificat unic de siguranță sau o autorizație de siguranță pentru a funcționa pe rețeaua respectivă, cu condiția ca aspectele legate de siguranță din respectivele acorduri să se reflecte în mod corespunzător în sistemul acestora de management al siguranței.</p> <p>(10) Până la 16 iunie 2018, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modalități practice care specifică:</p> <p>(a) modul în care cerințele pentru certificatul unic de siguranță prevăzute în prezentul articol trebuie îndeplinite de solicitant și lista documentelor necesare;</p> <p>(b) detaliile procesului de certificare, cum ar fi etapele procedurale și intervalele de timp pentru fiecare etapă a procesului;</p> <p>(c) modul în care cerințele prevăzute în prezentul articol trebuie îndeplinite de agenție și de autoritatea națională de siguranță pe parcursul diferitelor etape ale cererii și procesului de autorizare și certificare, inclusiv în cadrul evaluării dosarelor solicitanților; și</p> <p>(d) perioada de valabilitate a certificatelor unice de siguranță eliberate de agenție sau de autoritățile naționale de siguranță, în special în cazul actualizărilor oricărui certificat unic de siguranță ce rezultă din modificările aduse categoriei, amplorii și zonei de funcționare.</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3). Acestea țin seama de experiența acumulată pe parcursul punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei și de experiența dobândită în cursul elaborării acordurilor de cooperare menționate la articolul 11 alineatul (1).</p> <p>(11) Certificatele unice de siguranță precizează categoria și amploarea operațiunilor feroviare vizate, precum și zona de funcționare. Un certificat unic de siguranță poate, de asemenea, să vizeze liniile deținute de întreprinderea feroviară dacă sunt incluse în sistemul de management al siguranței al acesteia.</p> <p>(12) Orice decizie prin care se refuză eliberarea unui certificat unic de siguranță sau se exclude o porțiune din rețea în conformitate cu evaluarea negativă menționată la alineatul (7) se justifică în mod corespunzător. În termen de o lună de la primirea deciziei, solicitantul poate cere agenției sau autorității naționale de siguranță, după caz, să își revizuiască decizia. Agenția sau autoritatea națională de siguranță are la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a își confirma sau revoca decizia.</p> <p>În cazul în care decizia negativă a agenției este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor desemnate în temeiul articolului 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.</p> <p>În cazul în care decizia negativă a unei autorități naționale de siguranță este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața unui organism pentru soluționarea contestațiilor în conformitate cu dreptul intern. Statele membre pot desemna organismul de reglementare menționat la articolul 56 din</p>											
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>Directiva 2012/34/UE pentru aplicarea acestei proceduri de contestare. În acest caz se aplică articolul 18 alineatul (3) din prezenta directivă.</p> <p>(13) Un certificat unic de siguranță, eliberat fie de agenție, fie de autoritatea națională de siguranță în temeiul prezentului articol, este reînnoit la cererea întreprinderii feroviare la intervale care nu depășesc cinci ani. Acesta este actualizat în întregime sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului sau amplorii operațiunii.</p> <p>(14) În cazul în care un solicitant deține deja un certificat unic de siguranță eliberat în conformitate cu alineatele (5)-(7) și dorește să își extindă zona de funcționare sau în cazul în care deține deja un certificat unic de siguranță eliberat în conformitate cu alineatul (8) și dorește să își extindă zona de funcționare la un alt stat membru, acesta adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) privind zona de funcționare suplimentară. Întreprinderea feroviară transmite dosarul agenției, care, după îndeplinirea procedurii prevăzute la alineatele (4)-(7), eliberează un certificat unic de siguranță actualizat care acoperă zona de funcționare extinsă. În acest caz, numai autoritățile naționale de siguranță vizate de extinderea operațiunii sunt consultate pentru evaluarea dosarului astfel cum se prevede la alineatul (3) litera (b).</p> <p>În cazul în care întreprinderea feroviară deține un certificat unic de siguranță în conformitate cu alineatul (8) și dorește să își extindă zona de funcționare în interiorul statului membru respectiv, aceasta adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) privind zona de funcționare suplimentară. Solicitantul transmite dosarul prin intermediul ghișeiului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2016/796 autorității naționale de siguranță, care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alineatul (8), eliberează un certificat unic de siguranță actualizat care acoperă zona de funcționare extinsă.</p> <p>(15) Agenția și autoritățile naționale de siguranță competente pot cere ca certificatele unice de siguranță eliberate de acestea să fie revizuite în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.</p> <p>(16) Agenția informează autoritățile naționale de siguranță competente fără întârziere și, în orice caz, în termen de două săptămâni, cu privire la eliberarea unui certificat unic de siguranță. Agenția informează imediat autoritățile naționale de siguranță competente în cazul reînnoirii, modificării sau revocării unui certificat unic de siguranță. Aceasta menționează denumirea și adresa întreprinderii feroviare, data eliberării, categoria, amploarea, valabilitatea și zona de funcționare a certificatului unic de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale. În cazul certificatelor unice de siguranță eliberate de autoritățile naționale de siguranță, aceleași informații sunt furnizate agenției de către autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță competente, în același termen.</p>	<p>Articolul 97. Recunoașterea unui certificat străin și a unui certificat suplimentar Certificatul de siguranță eliberat unei întreprinderi feroviare într-un stat membru al Uniunii Europene poate fi valabil și în Republica Moldova dacă întreprinderea feroviară respectivă îndeplinește cerințele tehnice de siguranță aprobate în Republica Moldova.</p> <p>Articolul 98. Retragerea certificatului de siguranță și notificarea Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (1) Modul de retragere a certificatului de siguranță se efectuează în conformitate cu prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. În decizia de retragere a certificatului, se menționează motivele acestei decizii. (2) Decizia privind retragerea certificatului de siguranță poate fi contestată prin cerere prealabilă adresată Consiliului pentru soluționarea disputelor sau direct în instanța de contencios administrativ. (3) Autoritatea Feroviară notifică Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate despre certificatele de siguranță emise, schimbate sau retrase. (4) În notificarea menționată la alineatul (3) din prezentul articol, Autoritatea Feroviară indică denumirea și adresa întreprinderii feroviare, data eliberării certificatelor de siguranță, domeniul de aplicare, valabilitatea și motivele</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultanț principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 11. Cooperarea dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță în ceea ce privește eliberarea certificatelor unice de siguranță</p> <p>(1) În sensul articolului 10 alineatele (5) și (6) din prezenta directivă, agenția și autoritățile naționale de siguranță încheie acorduri de cooperare în conformitate cu articolul 76 din Regulamentul (UE) 2016/796. Aceste acorduri de cooperare iau forma unor acorduri specifice sau a unor acorduri-cadru și implică una sau mai multe autorități naționale de siguranță. Aceste acorduri de cooperare conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultate, a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării laelor care trebuie plătite de solicitant.</p> <p>(2) Acordurile de cooperare pot include totodată acorduri de cooperare specifice în cazul rețelilor care necesită competențe specifice din motive geografice sau istorice, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar al Uniunii, astfel de acorduri de cooperare specifice pot include posibilitatea delegării atribuțiilor către autoritățile naționale de siguranță competente, atunci când acest lucru este necesar pentru a asigura alocarea eficientă și proporțională a resurselor pentru certificare. Aceste acorduri de cooperare sunt instituite înainte ca agenția să îndeplinească atribuțiile de certificare în conformitate cu articolul 31 alineatul (3).</p> <p>(3) În cazul acelor state membre ale căror rețele feroviare au un ecartament de cale ferată diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii și dispun de aceleași cerințe tehnice și operaționale cu</p>			

<p>țările terțe vecine, pe lângă acordurile de cooperare menționate la alineatul (2), toate autoritățile naționale de siguranță în cauză din respectivele state membre încheie cu agenția un acord multilateral care cuprinde condiții menite să faciliteze extinderea zonei de funcționare a certificatelor de siguranță în statele membre în cauză, după caz.</p> <p>Art. 12. Autorizația de siguranță a administratorilor de infrastructură</p> <p>(1) Pentru a i se permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, administratorul de infrastructură trebuie să obțină o autorizație de siguranță din partea autorității naționale de siguranță din statul membru în care se găsește infrastructura feroviară.</p> <p>Autorizația de siguranță conține o autorizație confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură, astfel cum se prevede la articolul 9, și include procedurile și dispozițiile pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a infrastructurii feroviare, incluzând, dacă este cazul, întreținerea și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare.</p> <p>Autoritatea națională de siguranță explică cerințele pentru autorizațiile de siguranță și documentele necesare, după caz, sub forma unui document de îndrumare pentru depunerea de cereri.</p> <p>(2) Autorizația de siguranță este valabilă timp de cinci ani și poate fi reînnoită la cererea administratorului de infrastructură. Aceasta este revizuită în întregime sau parțial ori când au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, ale sistemelor de semnalizare sau energie sau ale principilor de exploatare sau întreținere a infrastructurii. Administratorul de infrastructură informează fără întârziere autoritatea națională de siguranță cu privire la toate aceste modificări.</p> <p>Autoritatea națională de siguranță poate cere ca autorizația de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.</p> <p>(3) Autoritatea națională de siguranță ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea autorizației de siguranță și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după ce toate informațiile necesare și orice informații suplimentare solicitate au fost transmise de către solicitant. (4) Autoritatea națională de siguranță informează agenția imediat și în orice caz în termen de două săptămâni cu privire la autorizațiile de siguranță care au fost eliberate, reînnoite, modificate sau revocate. Aceasta menționează denumirea și adresa administratorului de infrastructură, data eliberării, domeniul de aplicare și perioada de valabilitate a certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.</p> <p>(5) În cazul infrastructurii transfrontaliere, autoritățile naționale de siguranță competente cooperează pentru a elibera autorizații de siguranță.</p>	<p>deciziei de retragere a acestora.</p> <p>SECȚIUNEA a 4-a Autorizație de siguranță pentru Administratorul Infrastructurii Articolul 99. Principii de bază (1) Administratorul Infrastructurii trebuie să obțină o autorizație de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare. (2) Autorizația de siguranță se emite de Autoritatea Feroviară. (3) Autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare reprezintă: a) confirmarea Autorității Feroviare privind acceptarea sistemului de management al siguranței al Administratorului Infrastructurii; b) confirmarea Autorității Feroviare privind acceptarea dispozitiilor adoptate de Administratorul Infrastructurii pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru întreținerea și exploatarea în siguranță a infrastructurii feroviare, inclusiv, întreținerea și funcționarea sistemului de control, semnalizare și gestionare a traficului. (4) Autorizația de siguranță poate fi schimbată la cererea administratorului de infrastructură, la intervale maxime de cinci ani. Aceasta este schimbată în cazul reconstrucției (reabilitării, modernizării) infrastructurii, semnalezării sau modificării principilor de exploatare și întreținere a acesteia. Deținătorul autorizației de siguranță informează Autoritatea Feroviară cu privire la modificările prevăzute la acest alineat și solicită schimbarea autorizației. (5) Autoritatea Feroviară cere ca autorizația de siguranță să fie schimbată în urma unor modificări substanțiale ale normelor de reglementare în domeniul siguranței.</p> <p>Articolul 100. Acordarea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare. (1) Autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare se acordă de către Autoritatea Feroviară prin utilizarea unui formular prestabilit. (2) Emiterea, schimbarea sau prelungirea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare se efectuează în mod gratuit. (3) Autoritatea Feroviară stabilește: a) forma autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare; b) numeroarea formularelor de autorizații de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare în conformitate cu numărul național de identificare; c) formularul cererii de solicitare a autorizației de siguranță pentru transportul feroviar și gestionarea infrastructurii; d) instrucțiunile de completare a formularului. (4) Pentru emiterea, schimbarea sau prelungirea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare este necesar de prezentat următoarele documente care vor fi anexate la cerere: a) informații privind permisele și legitimațiile personalului angajat sau contractat pentru exploatarea materialului rulant, dacă entitatea intenționează să presteze servicii de tracțiune, manevrare a vehiculelor feroviare; b) acte privind posesia sau dreptul de gestiune și documentația tehnică a materialului rulant, dacă entitatea intenționează să presteze servicii de tracțiune, manevrare a vehiculelor feroviare; c) decizia organismului de conducere al entității privind instituirea propriului sistem de management al siguranței și copia în format electronic sau de hârtie a Sistemului de Management al Siguranței; d) decizia organismului de conducere al entității privind instituirea procedurilor pentru îndeplinirea cerințelor stabilite în STI, MS și OS și regulamentele privind siguranța transportului feroviar pentru a controla riscurile și pentru a presta servicii de transport în condiții de siguranță; e) copii la contracte de muncă privind personalul angajat și competența acestuia pentru gestionarea în siguranță a traficului feroviar.</p>	<p>Compatibili</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
--	---	--------------------	---

	<p>(5) Pentru a elibera o autorizație de siguranță, Autoritatea Feroviară evaluează elementele prevăzute la alineatul (4);</p> <p>(6) Pentru evaluarea elementelor prevăzute la alineatul (4), Autoritatea Feroviară este în drept să efectueze vizite și inspecții la sediile entităților în cauză.</p> <p>(7) Autoritatea Feroviară pune evidența autorizațiilor de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare și actualizează permanent informațiile privind starea acestora.</p> <p>(8) Decizia privind refuzul emiterii, schimbării sau prelungirii autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare poate fi contestată prin cerere prealabilă adresată Consiliului pentru soluționarea disputelor sau direct în instanța de contencios administrativ.</p> <p>Articolul 101. Retragerea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare</p> <p>(1) Modul de retragere a autorizației de siguranță se efectuează în conformitate cu prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. În decizia de retragere a autorizației de siguranță, se menționează motivele acestei decizii.</p> <p>(2) Decizia privind retragerea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare poate fi contestată prin cerere prealabilă adresată Consiliului pentru soluționarea disputelor sau direct în instanța de contencios administrativ.</p> <p>(3) Autoritatea Feroviară notifică Agenția Ununii Europene pentru Căile Ferate despre emitera, schimbarea sau retragerea autorizației de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare, indicând numele și adresa Administratorului Infrastructurii, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea autorizației de siguranță și, în cazul retragerii, motivele acestei decizii.</p> <p>Articolul 102. Cereri pentru certificate de siguranță și autorizații de siguranță</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară decide cu privire la o cerere de autorizație de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare sau un certificat de siguranță în termen 30 de zile de la înregistrare.</p> <p>(2) Pentru a facilita depunerea de cereri de către întreprinderile feroviare, Autoritatea Feroviară:</p> <ol style="list-style-type: none"> asigură posibilitatea depunerii cererilor prin intermediul unui ghișeu unic; publică pe site-ul său web instrucțiuni detaliate și o listă a tuturor cerințelor privind certificatul de siguranță și autorizației de siguranță; accesul gratuit al solicitanților la tot setul documentelor necesare. <p>(3) Întreprinderile feroviare care solicită certificatul de siguranță și care intenționează să presteze servicii de transport pe o parte definită și limitată a rețelei beneficiază de instrucțiuni și îndrumări speciale privind reglementările aplicabile părții rețelei în cauză.</p>		
	<p>Articolul 103. Accesul la serviciile de instruire pentru mecanici de locomotivă și însoțitorii de tren</p> <p>(1) Accesul la serviciile de instruire oferite de organizații de instruire pentru mecanici de locomotivă și însoțitorii de tren se efectuează într-un mod echitabil și nediscriminatoriu. Programele de instruire includ informații privind norme și proceduri de exploatare, sistemul de semnalizare și de control și comandă, procedurile de urgență aplicate pe trasee.</p> <p>(2) Organizațiile de instruire pentru mecanici de locomotivă și însoțitorii de tren trebuie să dețină dotarea tehnică și informativă necesară instruirii și personal competent atestat de Autoritatea Feroviară, pentru atestarea personalului pentru instruire se stabilesc de Guvern.</p> <p>(4) În cazul recrutării personalului în funcții de mecanici de locomotivă, însoțitorii de tren și personalul în funcții cu sarcini esențiale de siguranță, întreprinderile feroviare i-au în considerare documente confirmative privind instruirea, calificări și experiență dobândite anterior de către candidați.</p>	<p>Art. 13. Acces la serviciile de formare</p> <p>(1) Statele membre se asigură că întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură și personalul acestora care execută sarcini critice în materie de siguranță beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la spațiile și echipamentele de formare pentru mecanici de locomotivă și însoțitorii de tren, atunci când această formare este necesară pentru exploatarea serviciilor din rețeaua proprie.</p> <p>Serviciile de formare includ formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemul de semnalizare și de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatare.</p> <p>Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, statele membre se asigură că personalul întreprinderilor feroviare și administratorii de infrastructură au acces la asemenea certificate.</p> <p>Autoritatea națională de siguranță se asigură că serviciile de formare îndeplinesc cerințele stabilite în Directiva 2007/59/CE și, respectiv, în SII sau normele naționale menționate la articolul 8 alineatul (3) litera (e) din prezenta directivă.</p>	
	<p>Compatibil</p>		
			<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>

<p>(2) Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unei singure întreprinderi feroviare sau al administratorului de infrastructură, statele membre se asigură că acestea sunt puse la dispoziția altor întreprinderi feroviare la un preț rezonabil și nediscriminatoriu, care este raportat la cost și care poate include o marjă de profit.</p> <p>(3) La recrutarea de noi mecanici de locomotivă, de personal însoțitor la bordul trenurilor și de personal care execută sarcini critice în materie de siguranță, întreprinderile feroviare pot lua în considerare orice formare, calificări și experiență dobândite anterior la alte întreprinderi feroviare. În acest scop, acești membri ai personalului sunt îndreptățiți să aibă acces la toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența, să obțină copii ale acestora și să le comunice.</p> <p>(4) Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură sunt răspunzători de nivelul formării și de calificările personalului lor care desfășoară activități critice legate de siguranță.</p>	<p>(5) În sensul alineatului (4), membrii personalului au dreptul să obțină copii de la fostul angajator și să prezinte toate documentele confirmative privind pregătirea, calificările și experiența acestora.</p> <p>(6) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii sunt responsabili de nivelul de pregătire și de menținerea competențelor profesionale ale personalului angajat în funcții de mecanici de locomotivă, însoțitori de tren și în funcții cu sarcini esențiale de siguranță.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Ministerul Economiei Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapev</p>
<p>Art. 14. Întreținerea vehiculelor</p> <p>(1) Fiecărui vehicul, anterior utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, iar entitatea respectivă este înregistrată în registrul vehiculelor în conformitate cu articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797.</p> <p>(2) Fără a aduce atingere responsabilității întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la articolul 4, entitatea responsabilă cu întreținerea se asigură că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare în condiții de siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea institue un sistem de întreținere pentru vehiculele respective și, prin intermediul acestui sistem:</p> <p>(a) se asigură că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu dosarul de întreținere al fiecărui vehicul și cu cerințele în vigoare, inclusiv cu normele de întreținere și cu prevederile STI relevante;</p> <p>(b) pune în aplicare metodele necesare de evaluare a riscurilor menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (a), dacă este cazul în cooperare cu alți actori;</p> <p>(c) se asigură că măsurile de control al riscurilor sunt puse în practică de contractanți prin aplicarea MCS pentru procesele de monitorizare menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (c) și că acest lucru este stipulat în acordurile contractuale care sunt divulgate la cererea agenției sau a autorității naționale de siguranță, și</p> <p>(d) asigură trasabilitatea activităților de întreținere.</p> <p>(3) Sistemul de întreținere este alcătuit din următoarele funcții:</p> <p>(a) o funcție de gestionare, care supervizează și coordonează funcțiile de întreținere menționate la literalele (b)-(d) și asigură starea de siguranță a vehiculului în sistemul feroviar;</p> <p>(b) o funcție de dezvoltare a întreprinderii, care este responsabilă de gestionarea documentației referitoare la întreținere, inclusiv gestionarea configurării, pe baza datelor de proiectare și de funcționare, precum și pe baza prescripțiilor și a experienței dobândite;</p> <p>(c) o funcție de management al întreprinderii parcului, care gestionează retragerea vehiculului în vederea întreprinderii și repunerea în funcțiune a acestuia după întreținere;</p> <p>(d) o funcție de efectuare a întreprinderii, care asigură întreținerea tehnică necesară a unui vehicul sau a unor părți ale acestuia, inclusiv furnizarea documentației de redare în exploatare.</p> <p>Entitatea responsabilă cu întreținerea desfășoară ea însăși funcția de gestionare, dar poate externaliza funcțiile de întreținere menționate la literalele (b)-(d) sau o parte a acestor funcții, atribuindu-le altor părți contractante, precum ateliere de întreținere.</p> <p>Entitatea responsabilă cu întreținerea se asigură că toate funcțiile menționate la literalele (a)-(d) respectă cerințele și criteriile de evaluare prevăzute în anexa III.</p>	<p>Secțiunea a 6-a Materialul rulant feroviar</p> <p>Articolul 104. Întreținerea și introducerea în circulație a vehiculelor feroviare</p> <p>(1) Fiecare vehicul feroviar, înainte de a fi pus în funcțiune sau utilizat pe rețeaua feroviară națională, se înregistrează în RNVF și se atribuie unei entități responsabile de întreținere.</p> <p>(2) Condițiile pentru înregistrarea vehiculelor feroviare și a entităților de întreținere a vehiculelor feroviare se aprobă de către Guvern.</p> <p>(3) O întreprindere feroviară, Administratorul Infrastructurii sau deținătorul de vehicule feroviare pot fi entități responsabile de întreținere.</p> <p>(4) Entitatea responsabilă de întreținere se asigură că vehiculele feroviare pentru care aceasta are sarcina de întreținere se află într-o stare de funcționare sigură, datorită unui sistem de întreținere.</p> <p>(5) În scopul menținerii vehiculelor feroviare în stare de funcționare sigură, întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii se asigură că vehiculele feroviare sunt menținute de sine stătător sau contractând serviciile entităților responsabile de întreținere în conformitate cu:</p> <p>(a) fișa de întreținere a fiecărui vehicul feroviar;</p> <p>(b) cerințele tehnice, inclusiv normele de întreținere și dispozitiile STI.</p> <p>(6) Fiecare vehicul feroviar și fiecare entitate responsabilă de întreținere trebuie să fie înregistrată în RNVF, fapt confirmat prin decizia Autorității Feroviare.</p> <p>(7) În cazul în care entitatea responsabilă de întreținere este o întreprindere feroviară sau Administratorul Infrastructurii, conformitatea cu cerințele de întreținere este verificată de Autoritatea Feroviară în conformitate cu procedurile de emiteră a certificatelor de siguranță sau a autorizațiilor de siguranță.</p> <p>(8) Materialul rulant care a fost acceptat să fie introdus în circulație într-un stat membru UE și care nu este acoperit integral de STI relevante este admis în circulație în Republica Moldova în conformitate cu prezentul articol, dacă corespunde condițiilor tehnice pentru circulația în siguranță pe rețeaua feroviară națională.</p> <p>(9) Întreprinderea feroviară care solicită admiterea în circulație a materialului rulant din state membre UE, precum și cel propus a fi introdus în circulație din alte state, prezintă Autorității feroviare un dosar tehnic referitor la vehiculele feroviare, cu indicarea scopului utilizării acestuia pe rețeaua feroviară națională. Dosarul trebuie să conțină următoarele informații:</p> <p>a) dovada faptului că materialul rulant a fost admis în exploatare într-un alt stat, precum și documentele care indică istoricul exploatarei, întreținerii și al modificărilor tehnice existente;</p> <p>b) datele tehnice relevante, programul de întreținere și caracteristicile operaționale solicitate de Autoritatea Feroviară;</p> <p>c) dovezi privind caracteristicile tehnice și operaționale care să ateste că materialul rulant respectă sistemul de alimentare cu energie, sistemul de semnalizare și control de comandă, gabaritul de cale ferată și gabaritele de</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Ministerul Economiei Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapev</p>

<p>Atelierele de întreținere aplică secțiunile relevante din anexa III, astfel cum au fost identificate în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul alineatului (8) litera (a), care corespund funcțiilor și activităților care urmează să fie certificate.</p> <p>(4) În cazul vagoanelor de marfă și după adoptarea actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (8) litera (b), în cazul altor vehicule, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată și i se acordă un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea de către un organism acreditat sau recunoscut sau de către o autoritate națională de siguranță în conformitate cu următoarele condiții:</p> <p>(a) procesele de acreditare și de recunoaștere a proceselor de certificare se bazează pe criterii de independență, competență și imparțialitate;</p> <p>(b) sistemul de certificare furnizează dovezi că o entitate responsabilă cu întreținerea a instituit sistemul de întreținere menit să asigure starea de funcționare în condiții de siguranță a oricărui vehicul de a cărui întreținere răspunde;</p> <p>(c) certificarea entităților responsabile cu întreținerea se bazează pe o evaluare a capacității entității responsabile cu întreținerea de a îndeplini cerințele relevante, precum și criteriile de evaluare stabilite în anexa III, și de a le aplica în mod consecvent. Certificarea include un sistem de supraveghere pentru a asigura îndeplinirea în continuare a cerințelor respective și a criteriilor de evaluare după emiterea certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea;</p> <p>(d) certificarea atelierelor de întreținere se bazează pe conformitatea cu secțiunile relevante din anexa III, aplicate funcțiilor corespunzătoare și activităților care urmează să fie certificate.</p> <p>În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un administrator de infrastructură sau o întreprindere feroviară, respectarea condițiilor prevăzute la primul paragraf poate fi verificată de către autoritatea națională de siguranță în conformitate cu procedurile menționate la articolul 10 sau 12 și poate fi confirmată în certificatele eliberate în conformitate cu respectivele proceduri.</p> <p>(5) Certificatele eliberate în conformitate cu alineatul (4) sunt valabile pe întreg teritoriul Uniunii.</p> <p>(6) Pe baza recomandării agenției, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate privind condițiile de certificare menționate la alineatul (4) primul paragraf a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, inclusiv cerințele prevăzute în anexa III, în conformitate cu MCS și cu STI relevante, și, atunci când este necesar, modifică aceste dispoziții.</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 28 alineatul (3).</p> <p>Sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă, adoptat prin Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei, continuă să se aplice atât timp cât actul de punere în aplicare menționat la prezentul alineat se aplică.</p> <p>(7) Până la 16 iunie 2018, agenția evaluează sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, în considerare utilitatea extinderii acestui sistem la toate vehiculele, precum și certificarea obligatorie a atelierelor de întreținere, și îi transmite Comisiei raportul său.</p> <p>(8) Pe baza evaluării efectuate de agenție în temeiul alineatului (7), Comisia adoptă, dacă este cazul, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, și modifică ulterior, atunci când este necesar, dispoziții detaliate care să identifice care dintre cerințele stabilite în anexa III se aplică în scopul:</p> <p>(a) funcțiilor de întreținere îndeplinite de către atelierelor de întreținere, inclusiv dispoziții detaliate menite să asigure punerea în aplicare uniformă a certificării atelierelor de întreținere, în conformitate cu MCS și cu STI relevante;</p> <p>(b) certificării entităților responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, pe baza caracteristicilor tehnice ale acestor vehicule, inclusiv dispoziții detaliate menite să asigure punerea în</p>	<p>infrastructură, sarcina maximă permisă pe osie și alte constrângeri tehnice ale rețelei;</p> <p>d) informații privind derogările de la normele de siguranță care sunt necesare pentru admiterea în circulație și dovezi, bazate pe evaluarea riscului, care demonstrează că materialul rulant nu afectează siguranța feroviară în rețeaua națională.</p> <p>(10) Autoritatea Feroviară este în drept să solicite efectuarea de încercări pe rețeaua feroviară pentru a verifica conformitatea cu parametri prevăzuți pentru rețeaua națională și prescripțiile sau conținutul acestor încercări.</p> <p>(11) Autoritatea Feroviară adoptă fără întârziere decizia cu privire la o cerere în conformitate cu prezentul articol, în termen de cel mult două luni de la data depunerii dosarului tehnic complet, și documentația probelor de testare dacă au fost etichetate. Decizia de admitere în exploatare poate conține condiții de utilizare și alte restricții tehnice.</p>	
--	---	--

<p>aplicarea uniformă a condițiilor de certificare a entităților responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, în conformitate cu MCS și cu STI relevante.</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3).</p>	<p>Art. 15. Derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea</p> <p>(1) Statele membre își pot îndeplini obligația de a identifica entitatea responsabilă cu întreținerea prin intermediul unor măsuri alternative cu privire la sistemul de întreținere stabilit la articolul 14, în următoarele cazuri:</p> <p>(a) vehicule înregistrate într-o țară terță și întreținute în conformitate cu legislația țării respective;</p> <p>(b) vehicule care sunt folosite în rețele sau pe linii cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii și pentru care îndeplinirea cerințelor prevăzute la articolul 14 alineatul (2) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe;</p> <p>(c) vagoane de marfă și vagoane de călători care sunt utilizate în comun cu țări terțe, al cărui ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii;</p> <p>(d) vehicule utilizate pe rețelele menționate la articolul 2 alineatul (3) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad-hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de intrarea în utilizare. În acest caz se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani.</p> <p>(2) Măsurile alternative menționate la alineatul (1) se pun în aplicare prin derogări ce sunt acordate de autoritatea națională de siguranță competentă sau de agenție:</p> <p>(a) la înregistrarea vehiculelor în temeiul articolului 47 din Directiva (UE) 2016/797, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea.</p> <p>(b) la eliberarea certificatelor unice de siguranță și a autorizațiilor de siguranță către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură în temeiul articolelor 10 și 12 din prezenta directivă, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea.</p> <p>(3) Derogările sunt identificate și motivate în raportul anual privind siguranța menționat la articolul 19. Atunci când se pare că se asună riscuri nejustificate în ceea ce privește siguranța în cadrul sistemului feroviar al Uniunii, agenția informează imediat Comisia despre acest fapt. Comisia contactează părțile în cauză și, unde este cazul, solicită statelor membre în cauză să își retragă decizia de derogare.</p>	<p>Art. 16. Atribuții</p> <p>(1) Fiecare stat membru instituie o autoritate națională de siguranță. Statele membre se asigură că autoritatea națională de siguranță dispune de capacitatea organizațională internă și externă necesară în materie de resurse umane și materiale. Autoritatea respectivă este independentă în organizarea, structura juridică și procesul decizional de orice întreprindere feroviară, administrator de infrastructură, solicitant sau entitate contractantă și de orice entitate care atribuie contracte de servicii publice. Autoritatea respectivă poate fi un departament din ministerul național care răspunde de transporturi, cu condiția ca independența acesteia să fie garantată.</p> <p>(2) Autorități naționale de siguranță i se încredințează cel puțin următoarele atribuții:</p> <p>(a) să autorizeze punerea în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură.</p> <p>(b) să asigure sistemul feroviar al Uniunii în conformitate cu articolul 18 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797;</p>	<p>Articolul 105. Aplicabilitatea obligației de identificare a entităților responsabile cu întreținerea</p> <p>(1) Obligația de a identifica entitatea responsabilă cu întreținerea poate fi realizată prin intermediul unor măsuri alternative cu privire la sistemul de întreținere prevăzut la articolul 111, în următoarele cazuri:</p> <p>a) vehicule înregistrate în alte țări decât Republica Moldova și țările membre UE și întreținute în conformitate cu legislația țării respective;</p> <p>b) vehicule care sunt folosite în rețele sau pe linii cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii Europene și pentru care îndeplinirea cerințelor prevăzute la articolul 111 alineatul (9) este asigurată prin tratate internaționale;</p> <p>c) vehicule utilizate pe rețele feroviare private, echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad-hoc de la Autoritatea Feroviară ce trebuie emis înainte de începerea exploatarei. În acest caz, se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani.</p> <p>(2) Măsurile alternative menționate la alineatul (1) se aplică de Autoritatea Feroviară:</p> <p>a) la înregistrarea vehiculelor;</p> <p>b) la eliberarea certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea.</p> <p>(3) Vehiculele feroviare și subiecții asupra cărora se aplică aceste măsuri alternative sunt identificate și prezentate în raportul anual al Autorității Feroviare privind siguranța. Autoritatea Feroviară interzice circulația pe rețeaua feroviară națională a vehiculelor feroviare menționate la alineatul (2) care prezintă riscuri nejustificate pentru siguranța transportului feroviar.</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
	<p>Articolul 4. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale Autorității Feroviare</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară are drept scop implementarea și realizarea politicilor în domeniul transportului feroviar și al siguranței feroviare. Acționează ca autoritate de siguranță, deține atribuții de control, emite autorizații de transport feroviar întreprinderilor feroviare, permise pentru mecanicii de locomotivă, efectuează certificarea și autorizarea siguranței în domeniu;</p> <p>(2) Autoritatea Feroviară realizează funcțiile Organului de reglementare a pieței în transportul feroviar prin monitorizarea situației concurenței și prevenirea discriminării în domeniul transportului feroviar conform prevederilor Codului.</p> <p>(3) Misiunea Autorității Feroviare constă în implementarea politicilor în domeniul transportului feroviar și în supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu, pentru a asigura siguranța transportului feroviar.</p> <p>(4) Funcțiile de bază ale Autorității Feroviare sunt:</p>	<p>Articolul 4. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale Autorității Feroviare</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară are drept scop implementarea și realizarea politicilor în domeniul transportului feroviar și al siguranței feroviare. Acționează ca autoritate de siguranță, deține atribuții de control, emite autorizații de transport feroviar întreprinderilor feroviare, permise pentru mecanicii de locomotivă, efectuează certificarea și autorizarea siguranței în domeniu;</p> <p>(2) Autoritatea Feroviară realizează funcțiile Organului de reglementare a pieței în transportul feroviar prin monitorizarea situației concurenței și prevenirea discriminării în domeniul transportului feroviar conform prevederilor Codului.</p> <p>(3) Misiunea Autorității Feroviare constă în implementarea politicilor în domeniul transportului feroviar și în supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu, pentru a asigura siguranța transportului feroviar.</p> <p>(4) Funcțiile de bază ale Autorității Feroviare sunt:</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>	

<p>(b) să elibereze, să reinnoiască, să modifice și să revoce autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor, în conformitate cu articolul 21 alineatul (8) din Directiva (UE) 2016/797;</p> <p>(c) să sprijine agenția în eliberarea, reinnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/797 și ale autorizațiilor de tip ale vehiculelor în conformitate cu articolul 24 din Directiva (UE) 2016/797;</p> <p>(d) să supravegheze pe teritoriul său conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale, în conformitate cu articolul 8 din Directiva (UE) 2016/797;</p> <p>(e) să asigure faptul că i s-a atribuit un număr de vehicul în conformitate cu articolul 46 din Directiva (UE) 2016/797, fără a aduce atingere articolului 47 alineatul (4) din directiva respectivă;</p> <p>(f) să sprijine agenția în eliberarea, reinnoirea, modificarea sau revocarea certificatelor unice de siguranță acordate în conformitate cu articolul 10 alineatul (5);</p> <p>(g) să elibereze, să reinnoiască, să modifice și să revoce certificatele unice de siguranță acordate în conformitate cu articolul 10 alineatul (8);</p> <p>(h) să elibereze, să reinnoiască, să modifice și să revoce autorizațiile naționale de siguranță acordate în conformitate cu articolul 12;</p> <p>(i) să monitorizeze, să promoveze și, dacă este cazul, să aplice și să actualizeze cadrul de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale;</p> <p>(j) să supravegheze întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, în conformitate cu articolul 17;</p> <p>(k) după caz și în conformitate cu dreptul intern, să elibereze, să reinnoiască, să modifice și să revoce permisele de mecanici de locomotivă, în conformitate cu Directiva 2007/59/CE;</p> <p>(l) după caz și în conformitate cu dreptul intern, să elibereze, să reinnoiască, să modifice și să revoce certificatele acordate entităților responsabile cu întreținerea.</p> <p>(3) Atribuțiile prevăzute la alineatul (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către niciun administrator de infrastructură și către nicio întreprindere feroviară sau entitate contractantă.</p> <p>Art. 17. Supraveghere</p>	<p>a) realizarea politicii de stat în domeniul transportului feroviar;</p> <p>b) asigurarea executării obligațiilor și realizării drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaționale în domeniu;</p> <p>c) asigurarea aplicării cadrului normativ prin activitatea de certificare, supraveghere continuă și control în domeniu;</p> <p>d) asigurarea unui nivel optim de siguranță a transportului feroviar.</p> <p>(5) În vederea realizării misiunii și a funcțiilor de bază, Autoritatea Feroviară deține următoarele atribuții principale:</p> <p>a) aprobarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale care constituie sistemul feroviar și verificarea faptului că acestea sunt exploatare și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante;</p> <p>b) emiterea, reperfecționarea, suspendarea și retragerea certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță acordate, verificarea îndeplinirii condițiilor și cerințelor stabilite în acestea și că Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare activează în conformitate cu cerințele Codului;</p> <p>c) admiterea în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial care nu este acoperit de o STI;</p> <p>d) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale;</p> <p>e) monitorizarea, promovarea, punerea în aplicare și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței;</p> <p>f) înregistrarea vehiculelor feroviare, asigurând veridicitatea și actualizarea permanentă a informațiilor privind siguranța, incluse în registrul respectiv;</p> <p>g) emiterea permiselor, certificatelor și autorizațiilor cu un nivel necesar de securitate împotriva falsificării;</p> <p>h) elaborarea și aprobarea manualelor, ghidurilor și instrucțiunilor tehnice pentru siguranța, exploatarea și semnalizarea transportului feroviar și elementelor infrastructurii feroviare;</p> <p>i) elaborarea propunerilor de regulamente tehnice, instrucțiuni, specificații tehnice de interoperabilitate în domeniul transportului feroviar conform prevederilor Codului și normelor stabilite de Guvern;</p> <p>j) alte activități stabilite de Minister.</p> <p>(6) În procesul de certificare a mecanismelor de locomotivă, Autoritatea Feroviară deține următoarele atribuții:</p> <p>a) emiterea și retragerea permiselor;</p> <p>b) asigurarea examinărilor periodice a mecanismelor de locomotivă;</p> <p>c) emiterea cererilor motivate de suspendare a certificatelor mecanismelor de locomotivă;</p> <p>d) recunoașterea persoanelor sau organismelor cu drept de examinare și formare a mecanismelor de locomotivă;</p> <p>e) publică și actualizează lista de persoane și organisme cu drept de examinare și formare a mecanismelor de locomotivă;</p> <p>f) păstrarea și actualizarea permanentă a listei de permise eliberate pentru mecanici de locomotivă;</p> <p>g) monitorizarea procesului de certificare a mecanismelor de locomotivă;</p> <p>(7) Autoritatea Feroviară asigură instituirea și administrarea registrelor în conformitate cu prevederile Legii nr. 71/2007 cu privire la registre și în baza unui regulament aprobat de Guvern.</p> <p>(8) Autoritatea Feroviară asigură publicarea în Monitorul Oficial al Republicii Moldova a instrucțiunilor și regulamentelor tehnice în domeniul traficului feroviar. Cerințele și procedura pentru eliberarea autorizațiilor și permiselor, și alte acte aprobate de Autoritatea Feroviară se publică pe pagina web oficială a autorității</p> <p>Articolul 92. Atribuțiile Autorității Feroviare</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară desfășoară activități în domeniul reglementării siguranței și interoperabilității traficului feroviar.</p> <p>(2) Autoritatea Feroviară a Republicii Moldova acționează ca autoritate națională de siguranță în domeniul transportului feroviar.</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse integral prin HG privind aprobarea cerințelor pentru stabilirea sistemului de management al siguranței, modelului tipic al certificatului de siguranță și al autorizației de siguranță, metodele de supraveghere a întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură.</p>	<p>Parțial Compatibil</p>	<p>In doi ani de la publicarea codului</p>

<p>(2) Întreprinderile feroviare informează autoritățile naționale de siguranță relevante, cu cel puțin două luni înainte de începerea oricărei noi operațiuni de transport feroviar, pentru a le permite acestora să își planifice activitățile de supraveghere. De asemenea, întreprinderile feroviare prezintă o defalcare a categoriilor de personal și a tipurilor de vehicule.</p> <p>(3) Deținătorul unui certificat unic de siguranță informează imediat autoritățile naționale de siguranță competente cu privire la orice modificare majoră a informațiilor menționate la alineatul (2).</p> <p>(4) Monitorizarea respectării normelor aplicabile privind timpul de lucru, de conducere și de odihnă pentru mecanicii de locomotivă este asigurată de către autoritățile competente desemnate de statele membre. Atunci când monitorizarea respectării normelor nu este asigurată de autoritățile naționale de siguranță, autoritățile competente cooperează cu autoritățile naționale de siguranță, cu scopul de a permite autorităților naționale de siguranță să își îndeplinească rolul de supraveghere a siguranței feroviare.</p> <p>(5) În cazul în care constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru certificare, autoritatea națională de siguranță solicită agenției restricționarea sau revocarea certificatului respectiv. Agenția informează imediat toate autoritățile naționale de siguranță competente. Dacă agenția decide să restricționeze sau să revoce certificatul unic de siguranță, aceasta prezintă motivele care stau la baza deciziei sale.</p> <p>În cazul unui dezacord între agenție și autoritatea națională de siguranță, se aplică procedura de arbitraj menționată la articolul 10 alineatul (7). În cazul în care, în urma unei astfel de proceduri de arbitraj, certificatul unic de siguranță nu este nici restricționat, nici revocat, măsurile de siguranță temporare menționate la alineatul (6) din prezentul articol se suspendă.</p> <p>În cazul în care autoritatea națională de siguranță este cea care a eliberat certificatul unic de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (8), aceasta poate restricționa sau revoca certificatul, prezentând motivele care stau la baza deciziei sale, și informează agenția în acest sens.</p> <p>Deținătorul unui certificat unic de siguranță al cărui certificat a fost restricționat sau revocat fie de către agenție, fie de către autoritatea națională de siguranță, are dreptul de a contesta în conformitate cu articolul 10 alineatul (12).</p> <p>(6) În cazul în care, în cursul supravegherii, o autoritate națională de siguranță identifică un risc grav la adresa siguranței, aceasta poate aplica în orice moment măsuri de siguranță temporare, inclusiv restricționarea sau suspendarea imediată a operațiunilor relevante. În cazul în care certificatul unic de siguranță a fost eliberat de agenție, autoritatea națională de siguranță informează imediat agenția cu privire la acest lucru și furnizează documentele justificative care au stat la baza deciziei sale.</p> <p>În cazul în care agenția constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță nu mai îndeplinește condițiile de certificare, aceasta restricționează sau revocă de îndată certificatul respectiv.</p> <p>În cazul în care agenția constată că măsurile aplicate de autoritatea națională de siguranță sunt disproportionale, îi poate solicita autorității respective să retragă sau să adapteze măsurile în cauză. Agenția și autoritatea națională de siguranță cooperează pentru a ajunge la o soluție reciproc acceptabilă. Dacă este cazul, acest proces implică și întreprinderea feroviară. Dacă această din urmă procedură nu are succes, decizia autorității de siguranță națională de aplicare a măsurilor temporare rămâne în vigoare.</p> <p>Decizia autorității naționale de siguranță referitoare la măsurile de siguranță temporare face obiectul controlului jurisdicțional național menționat la articolul 18 alineatul (3). În acest caz, măsurile de siguranță temporare se pot aplica până la încheierea controlului jurisdicțional, fără a aduce atingere alineatului (5).</p> <p>În cazul în care durata unei măsuri temporare depășește trei luni, autoritatea națională de siguranță îi solicită agenției restricționarea sau revocarea certificatului unic de siguranță și se aplică procedura prevăzută la alineatul (5).</p> <p>(7) Autoritatea națională de siguranță supraveghează sistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură și se asigură că acestea respectă cerințele esențiale. În cazul</p>	<p>(3) Autoritatea Feroviară deține următoarele atribuții principale în domeniul transportului feroviar:</p> <p>a) implementarea legislației feroviare;</p> <p>b) asigurarea unui nivel optim de siguranță a transportului feroviar;</p> <p>c) certificarea întreprinderilor feroviare și autorizarea Administratorului Infrastructurii feroviare;</p> <p>d) eliberarea permiselor pentru mecanicii de locomotivă;</p> <p>e) elaborarea și aprobarea manualelor, regulamentele și instrucțiunile tehnice pentru siguranța, exploatarea și semnalizarea transportului feroviar și elementelor infrastructurii feroviare;</p> <p>f) realizarea altor sarcini și atribuții prevăzute de prezentul Cod și actele normative aprobate de Guvern sau Minister</p> <p>(4) Autoritatea Feroviară îndeplinește următoarele sarcini legate de siguranța transportului feroviar:</p> <p>a) aprobarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale care constituie sistemul feroviar și verificarea faptului că acestea sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante;</p> <p>b) emiterea, perfecționarea, suspendarea și retragerea certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță acordate, verificarea îndeplinirii condițiilor și cerințelor stabilite în acestea și că Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare activează în conformitate cu cerințele prezentului Cod;</p> <p>c) admiterea introducerii în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial care nu este acoperit de o STI;</p> <p>d) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale;</p> <p>e) monitorizarea, promovarea, punerea în aplicare și dezvoltarea cadoului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme de siguranță;</p> <p>f) efectuează înregistrarea vehiculelor feroviare, asigurând veridicitatea și actualizarea permanentă a informațiilor privind siguranța, incluse în registrul necesar de securizare împotriva falsificării.</p> <p>g) asigurarea emiterii permiselor, certificatelor și autorizațiilor cu nivel necesar de securitate împotriva falsificării.</p> <p>(5) Autoritatea Feroviară deține următoarele atribuții în procesul de certificare a mecanicilor de locomotivă:</p> <p>a) emiterea și retragerea permiselor;</p> <p>b) asigurarea examinărilor periodice a mecanicilor de locomotivă;</p> <p>c) emiterea cererilor motivate de suspendare a certificatelor mecanicilor de locomotivă;</p> <p>d) recunoașterea persoanelor sau organismelor;</p> <p>e) asigurarea publicării și actualizării listei de persoane și organisme acreditate sau recunoscute;</p> <p>f) păstrarea și actualizarea permanentă a listei de permise eliberate pentru mecanicii de locomotivă;</p> <p>g) monitorizarea procesului de certificare a mecanicilor de locomotivă;</p> <p>h) elaborarea criteriilor naționale de examinare a mecanicilor de locomotivă.</p> <p>(6) Autoritatea Feroviară asigură instituirea și administrarea registrelor în conformitate cu prevederile Legii nr. 71/2007 cu privire la registre și în baza unui regulament aprobat de Guvern.</p> <p>(7) Autoritatea Feroviară asigură publicarea în Monitorul Oficial al Republicii Moldova a instrucțiunilor și regulamentele tehnice în domeniul traficului feroviar. Cerințele și procedura pentru eliberarea autorizațiilor, permiselor, alte acte aprobate de Autoritatea Feroviară se publică pe pagina web a autorității.</p>
--	--

<p>infrastructurilor transfrontaliere, aceasta își va efectua activitățile de supraveghere în cooperare cu alte autorități naționale de siguranță competente. Dacă autoritatea națională de siguranță constată că un administrator de infrastructură nu mai îndeplinește condițiile pentru autorizarea sa de siguranță, aceasta restricționează sau revocă autorizarea respectivă, prezentând motivele care stau la baza deciziei sale.</p> <p>(8) Anunci când supraveghează eficacitatea sistemelor de management al siguranței ale administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare, autoritățile naționale de siguranță pot lua în considerare performanța în materie de siguranță a actorilor menționați la articolul 4 alineatul (4) din prezenta directivă și, după caz, a centrelor de formare menționate în Directiva 2007/59/CE, în măsura în care activitățile lor au un impact asupra siguranței feroviare. Prezentul alineat se aplică fără a aduce atingere responsabilității întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură menționate la articolul 4 alineatul (3) din prezenta directivă.</p> <p>(9) Autoritățile naționale de siguranță ale statelor membre în care o întreprindere feroviară își desfășoară activitatea cooperează pentru a-și coordona activitățile de supraveghere privind întreprinderea feroviară respectivă, pentru a se asigura că informațiile esențiale referitoare la o anume întreprindere feroviară sunt partajate, în special în ceea ce privește riscurile cunoscute și performanța în materie de siguranță. Autoritatea națională de siguranță partajează de asemenea informațiile cu alte autorități naționale competente și cu agenția în cazul în care constată că întreprinderea feroviară nu ia măsurile necesare de control al riscurilor.</p> <p>Cooperarea respectivă asigură faptul că supravegherea este suficient de extinsă și că se evită dublarea inspecțiilor și a auditurilor. Autoritățile naționale de siguranță pot elabora un plan comun de supraveghere pentru a asigura faptul că auditurile și alte inspecții au loc periodic, ținând seama de tipul și amploarea operațiunilor de transport din fiecare stat membru vizat.</p> <p>Agenția sprijină aceste activități de coordonare prin elaborarea de orientări.</p> <p>(10) Autoritățile naționale de siguranță pot transmite notificări pentru a avertiza administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare în caz de nerespectare a obligațiilor acestora stabilite la alineatul (1).</p> <p>(11) Autoritățile naționale de siguranță utilizează informațiile colectate de agenție în timpul evaluării dosarului menționat la articolul 10 alineatul (5) litera (a) pentru supravegherea unei întreprinderi feroviare după eliberarea certificatului său unic de siguranță. Autoritățile naționale de siguranță utilizează informațiile colectate în procesul autorizării de siguranță în conformitate cu articolul 12 în scopul supravegherii administratorului de infrastructură.</p> <p>(12) În scopul reînnoirii certificatelor unice de siguranță, agenția sau autoritățile naționale de siguranță competente în cazul unui certificat de siguranță eliberat în conformitate cu articolul 10 alineatul (8) utilizează informațiile colectate în timpul activităților de supraveghere. În scopul reînnoirii autorizațiilor de siguranță, autoritățile naționale de siguranță utilizează și informațiile colectate în timpul activităților lor de supraveghere.</p> <p>(13) Agenția și autoritățile naționale de siguranță iau măsurile necesare în vederea coordonării și a asigurării schimbului complet de informații menționate la alineatele (10), (11) și (12).</p>			<p>Art. 18. Principii decizionale</p> <p>(1) Agenția, atunci când examinează cererile de eliberare a certificatului unic de siguranță în conformitate cu articolul (1), și autoritățile naționale de siguranță își îndeplinesc atribuțiile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent. În special, acestea permit tuturor părților interesate să fie ascultate și își motivează deciziile.</p> <p>Ele răspund prompt la cereri și solicitări, comunică imediat cererile lor de informații și adoptă toate deciziile în termen de patru luni de la furnizarea tuturor informațiilor relevante de către solicitant. Acestea pot cere în orice moment asistență tehnică a administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii atribuțiilor menționate la articolul 16.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Articolul 94. Principii de luare a deciziilor Articolul 6. Principii de activitate ale Autorității Feroviare (1) Autoritatea Feroviară își îndeplinește sarcinile într-un mod deschis, nediscriminatoriu și transparent. Permite tuturor părților să fie audiate și să motiveze deciziile, acțiunile și inacțiunile sale. (2) În procesul de examinare a cererilor și peștilor Autoritatea Feroviară poate solicita asistență tehnică și informații de la Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare sau organe calificate. (3) În procesul de elaborare a cadrelor naționale de reglementare, Autoritatea Feroviară consultă toate părțile implicate și cele interesate, inclusiv Administratorul Infrastructurii, întreprinderile feroviare,</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultanți principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
--	--	--	---	---	--

<p>în procesul elaborării cadrului de reglementare național, autoritățile naționale de siguranță consultă toți actorii și părțile interesate, inclusiv administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului.</p> <p>(2) Autoritățile naționale de siguranță sunt libere să desfășoare toate inspecțiile, auditurile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor lor și li se acordă acces la toate documentele și incintele, la instalațiile și echipamentele relevante ale administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare și, după caz, ale oricărui actor menționat la articolul 4. Agenția are aceleași drepturi în raport cu întreprinderile feroviare atunci când își exercită atribuțiile de certificare de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (5).</p> <p>(3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că deciziile luate de autoritățile naționale de siguranță sunt supuse controlului jurisdicțional.</p> <p>(4) Autoritățile naționale de siguranță desfășoară un schimb activ de opinii și experiență, în special în interorul rețelei.</p> <p>Institutele de agenție pentru armonizarea criteriilor decizionale la nivelul Uniunii.</p>	<p>producătorii, furnizorii serviciilor de întreținere, utilizatorii și sindicatele de ramură.</p> <p>(4) Autoritatea Feroviară desfășoară un schimb activ de opinii și de experiență cu alte autorități din alte țări. Cooperarea vizează, în special, facilitarea și coordonarea certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare cărora li s-au acordat trase internaționale.</p> <p>(5) Autoritatea Feroviară este independentă de întreprinderile sau entitățile care furnizează servicii de transport.</p> <p>(6) Deciziile, acțiunile și inacțiunile Autorității Feroviare pot fi contestate conform procedurilor stabilite de Codul administrativ nr. 116/2018.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Normele privind remiterea raportului care Agențiile sunt obligatorii statelor membre UE</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 19. Raportul anual</p> <p>Autoritățile naționale de siguranță publică un raport anual privind activitățile acestora în anul precedent și îl trimite agenției până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind următoarele:</p> <p>(a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul statelor membre a ICS, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1);</p> <p>(b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;</p> <p>(c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;</p> <p>(d) rezultate și experiență referitoare la supravegherea administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare, inclusiv numărul și rezultatul inspecțiilor și al auditurilor;</p> <p>(e) derogările adoptate în conformitate cu articolul 15; și</p> <p>(f) experiența întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură cu privire la aplicarea MCS relevante.</p>	<p>Articolul 90. Indicatori de siguranță</p> <p>(5) Autoritatea Feroviară prezintă Ministerului până la data de 30 iunie, raportul anual de siguranță privind activitățile sale în anul precedent și îl publică pe pagina web oficială până la data de 30 iulie a anului curent. Raportul conține date specificate în detaliu despre următoarele elemente:</p> <p>a) dezvoltarea condițiilor de siguranță feroviară, inclusiv indicatorii de siguranță colectați;</p> <p>b) măsuri efectuate și măsuri necesare pentru dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv nivelul de realizare a indicatorilor de siguranță;</p> <p>c) propuneri de modificări importante în legislația și reglementările privind siguranța feroviară;</p> <p>d) îmbunătățirea siguranței infrastructurii feroviare și a transportului;</p> <p>e) măsuri efectuate și măsuri necesare pentru perfecționarea procedurilor în privința certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;</p> <p>f) rezultatele supravegherii Administratorului Infrastructurii și a întreprinderilor feroviare.</p> <p>(6) În cazul în care se constată noi fapte sau erori după prezentarea raportului menționat la alineatul (5), Autoritatea Feroviară completează sau corectează indicatorii care se referă la un anumit an cât mai curând posibil și cel târziu în următorul raport anual.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Transparena completă va fi realizată prin lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 20. Obligația de a investiga</p> <p>(1) Statele membre se asigură că organismul de investigare menționat la articolul 22 desfășoară o investigație după orice accident grav pe sistemul feroviar al Uniunii. Obiectivul investigației este îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor, unde este posibil.</p> <p>(2) De asemenea, organismul de investigare menționat la articolul 22 poate investiga acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale elementelor constitutive de interoperabilitate ale sistemului feroviar al Uniunii.</p> <p>Organismul de investigare poate decide dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident. La harea deciziei sale acesta ține cont de următoarele:</p> <p>(a) gravitatea accidentului sau incidentului;</p> <p>(b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem;</p> <p>(c) impactul său asupra siguranței feroviare; și</p> <p>(d) cereri ale administratorilor de infrastructură, ale întreprinderilor feroviare, ale autorității naționale de siguranță sau ale statelor membre.</p>	<p>Secțiunea 7</p> <p>Investigarea accidentelor și incidentelor</p> <p>Articolul 106. Obligațiile de investigare</p> <p>(1) În scopul prevenirii producerii accidentelor și îmbunătățirii siguranței în domeniul transportului feroviar, autoritatea de stat în domeniul investigațiilor accidentelor și incidentelor în transporturi asigură efectuarea investigațiilor accidentelor și incidentelor în transportul feroviar.</p> <p>(2) Rezultatul investigațiilor accidentelor și incidentelor în transportul feroviar poate constitui obiectul unor recomandări pentru îmbunătățirea siguranței, adresate Autorității Feroviare, Administratorului Infrastructurii și întreprinderilor feroviare.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Transparena completă va fi realizată prin lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>

<p>(3) Amploarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații este determinată de organismul de investigație, înădănt cont de articolele 21 și 23 și în funcție de lecțiile care se preconizează a fi învățate în urma accidentului sau incidentului pentru îmbunătățirea siguranței.</p> <p>(4) Investigația nu are ca obiect în niciun caz stabilirea vinovăției sau a răspunderii.</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultanț principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Grapeev</p>	<p>După adoptarea legii</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în domeniul transportului aerian, feroviar și naval</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Transparența va fi realizată prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în transporturi</p>	<p>MEI</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultanț principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Grapeev</p>
<p>(3) Amploarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații este determinată de organismul de investigație, înădănt cont de articolele 21 și 23 și în funcție de lecțiile care se preconizează a fi învățate în urma accidentului sau incidentului pentru îmbunătățirea siguranței.</p> <p>(4) Investigația nu are ca obiect în niciun caz stabilirea vinovăției sau a răspunderii.</p>	<p>Art.21. Statutul investigației</p> <p>(1) Statele membre definesc, în cadrul sistemului lor juridic, regimul juridic al investigației care permite investigatorilor-șefi să își îndeplinească atribuțiile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.</p> <p>(2) În conformitate cu legislația națională, statele membre asigură cooperarea deplină a autorităților responsabile de orice anchetă judiciară și garantează că investigatorilor li se acordă, de îndată ce este posibil, acces la informațiile și probele relevante pentru investigație. În special, investigatorilor li se acordă:</p> <p>(a) acces imediat la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare;</p> <p>(b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și la îndepărtarea controlată a epavelor, instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei;</p> <p>(c) accesul nerestricționat și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului;</p> <p>(d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;</p> <p>(e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident;</p> <p>(f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat în accident sau incident și a altor martori; și</p> <p>(g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, întreprinderile feroviare, entitățile responsabile cu întreținerea și autoritatea națională de siguranță.</p> <p>(3) Agenția cooperează cu organismul de investigație atunci când investigația implică vehicule autorizate de agenție sau întreprinderi feroviare certificate de agenție. Agenția transmite într-un timp cât mai scurt toate informațiile sau înregistrările solicitate organismului de investigație și furnizează explicații, atunci când i se solicită acest lucru.</p> <p>(4) Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară.</p>	<p>Art. 22. Organismul de investigație</p> <p>(1) Fiecare stat membru se asigură că investigația accidentelor și incidentelor menționate la articolul 20 se desfășoară de către un organism permanent, care include cel puțin un investigator capabil să îndeplinească funcția de investigator șef în cazul unui accident sau incident. Organismul respectiv este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice administrator de infrastructură, întreprindere feroviară, organism de tarife, organism de reparare și organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile încredințate organismului de investigație. În plus, acesta este independent din punct de vedere funcțional de autoritatea națională de siguranță, de agenție și de orice autoritate de reglementare a căilor ferate.</p> <p>(2) Organismul de investigație își îndeplinește atribuțiile în mod independent de alte entități menționate la alineatul (1) și este în măsură să obțină suficiente resurse în acest sens. Investigatorii săi beneficiază de un statut care le oferă garanția de independență necesară.</p>	<p>Articolul 107. Interațiunea autorității de stat în domeniul investigații accidentelor și incidentelor în transporturi cu alte autorități și entități din domeniul transportului feroviar</p> <p>(1) Autoritatea de stat în domeniul investigații accidentelor și incidentelor în transporturi este independent din punct de vedere:</p> <p>a) al organizării, structurii juridice și decizionale față de Administratorul Infrastructurii, întreprinderile feroviare, Autoritatea Feroviară și față de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate organismului de investigație;</p> <p>b) funcțional față Autoritatea Feroviară și orice organ de reglementare a transportului feroviar.</p> <p>(2) Autoritatea de stat în domeniul investigații accidentelor și incidentelor în transporturi își îndeplinește sarcinile în mod independent de alte organizații și trebuie să dețină resurse suficiente pentru realizarea sarcinilor sale.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Transparența va fi realizată prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în transporturi</p>	<p>MEI</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultanț principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Grapeev</p>

<p>(3) Statele membre prevăd că întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și, după caz, autoritatea națională de siguranță sunt obligate să notifice imediat organismului de investigare accidentele și incidentele menționate la articolul 20 și să furnizeze toate informațiile disponibile. După caz, această notificare ar trebui actualizată imediat ce informațiile lipsă devin disponibile.</p> <p>Organismul de investigare decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la accident sau incident, dacă s-a lansat sau nu o investigație.</p> <p>(4) Organismul de investigare poate combina atribuțiile în temeiul prezentei directive cu activitatea de investigare a altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste alte investigații nu îi periclitează independența.</p> <p>(5) Dacă este necesar, și cu condiția să nu se aducă atingere independenței organismului de investigare prevăzute la alineatul (1), organismul de investigare poate cere asistența organismelor de investigare din alte state membre sau din partea agenției pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.</p> <p>(6) Statele membre pot încredința organismului de investigare atribuția referitoare la desfășurarea investigațiilor privind accidente și incidente feroviare altele decât cele menționate la articolul 20.</p> <p>(7) Organismele de investigare desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul elaborării unor metode comune de investigare, elaborării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific.</p> <p>Fără a aduce atingere alineatului (1), agenția sprijină organismele de investigare în îndeplinirea acestei atribuții în conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.</p> <p>Organismele de investigare instituie, cu sprijinul agenției în conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796, un program de evaluare <i>inter pares</i> la care toate organismele de investigare sunt încurajate să participe în scopul monitorizării eficacității și independenței acestora. Cu sprijinul secretariatului menționat la articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796, organismele de investigare publică:</p> <p>(a) programul comun de evaluare <i>inter pares</i> și criteriile de evaluare; și</p> <p>(b) un raport anual cu privire la program, evidențiind punctele forte identificate și sugestiile de îmbunătățire. Rapoartele de evaluare <i>inter pares</i> sunt furnizate tuturor organismelor de investigare și agenției. Rapoartele respective sunt publicate pe bază de voluntariat.</p>	<p>(3) Întreprinderile feroviare, Administratorul Infrastructurii și, după caz, Autoritatea Feroviară, sunt obligați să informeze imediat autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi despre accidentele și incidentele feroviare, iar autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi răspunde acestora și întreprinde măsurile necesare pentru lansarea investigației.</p> <p>(4) La necesitate, autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi poate solicita asistența organelor de investigare din alte state sau din cadrul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, în scopul obținerii de expertize sau suportului la realizarea inspecțiilor, analizelor și evaluărilor tehnice.</p> <p>(5) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi desfășoară un schimb activ de opinii și de experiență cu organele de investigare din alte state în scopul elaborării metodelor comune de investigare, elaborării principiilor comune de urmărire a recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. În acest scop poate solicita suportul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în domeniul transportului aerian, feroviar și naval</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 23. Procedura de investigare</p> <p>(1) Un accident sau incident prevăzut la articolul 20 este investigat de organismul de investigare al statului membru în care a avut loc. Dacă nu este posibil să se stabilească în care stat membru a avut loc sau dacă a avut loc la sau aproape de o instalație de frontieră între două state membre, organismele de investigare relevante convin care dintre acestea desfășoară investigația sau convin să o desfășoare în cooperare. Celălalt organism de investigare i se permite în primul caz să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia.</p> <p>Organismele de investigare din alte state membre sunt invitate, după caz, să participe la o investigație atunci când:</p> <p>(a) o întreprindere feroviară stabilită și licențiată într-unul din statele membre este implicată în accident sau incident; sau</p> <p>(b) un vehicul înmatriculat sau înregistrat într-unul din statele membre este implicat în accident sau incident.</p> <p>Organismelor de investigare din statele membre invitate li se conferă competențele necesare pentru a le permite, atunci când li se solicită, să ofere asistență în colectarea probelor pentru un organism de investigare din alt stat membru.</p>					

<p>Organismelor de investigare din statele membre invitate li se oferă acces la informațiile și probele necesare pentru a le permite să participe în mod eficient la investigație, în condițiile respectării corresponsabilității și dreptului intern referitor la procedurile judiciare.</p> <p>Prezentul alineat nu împiedică statele membre să convină ca organismele competente să desfășoare investigații în cooperare, în alte împrejurări.</p> <p>(2) Pentru fiecare accident sau incident, organismul responsabil de investigare asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea investigației. Competențele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul organismului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului care urmează să fie investigat.</p> <p>(3) Investigația se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să partajeze rezultatele. Administratorul de infrastructură și întreprinderile feroviare relevante, autoritatea națională de siguranță, agenția, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate, reprezentanții personalului și utilizatorii dispun de posibilitatea de a furniza informații tehnice relevante în vederea îmbunătățirii calității raportului investigației. Organismul de investigare în act, de asemenea, de nevoie rezonabile ale victimelor și ale rudelor acestora și le informează periodic cu privire la stadiul investigației.</p> <p>(4) Organismul de investigare își cheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite administratorului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în domeniul transportului aerian, feroviar și naval</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 24. Rapoarte</p> <p>(1) O investigație a unui accident sau incident menționat la articolul 20 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele descriu obiectivele investigației menționate la articolul 20 alineatul (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.</p> <p>(2) Organismul de investigare publică raportul final în cel mai scurt timp posibil și în mod normal cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, organismul de investigare publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare dată a comemorării accidentului, în care să ofere detalii cu privire la stadiul investigației și la problemele ridicate în domeniul siguranței. Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante menționate la articolul 23 alineatul (3) și organismelor și părților în cauză din alte state membre.</p> <p>Luând în considerare experiența dobândită de organismele de investigare, Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, structura pe care rapoartele de investigare a accidentelor și incidentelor trebuie să o urmeze cât mai îndepărtate.</p> <p>Această structură a rapoartelor include următoarele elemente:</p> <p>(a) o descriere a evenimentului și a circumstanțelor acestuia,</p> <p>(b) o evidență a investigațiilor și a anchetelor, inclusiv cu privire la sistemul de management al siguranței, normele și reglementările aplicate, funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice, organizarea forței de muncă, documentația privind sistemul de exploatare și evenimentele anterioare cu caracter similar.</p> <p>(c) analize și concluzii cu privire la cauzele evenimentului, inclusiv factorii care au contribuit la eveniment legați de:</p> <p>(i) acțiunile întreprinse de persoanele implicate;</p> <p>(ii) starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice;</p> <p>(iii) competențele personalului, proceduri și întreținere;</p> <p>(iv) condițiile cadrului de reglementare; și</p> <p>(v) aplicarea sistemului de management al siguranței.</p>				

<p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3).</p> <p>(3) Anual până la 30 septembrie, organismul de investigație publică un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.</p>				<p>Ministerul Economiei, Infrastructurii, Serviciilor transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 25. Informații care se trimit agenției</p> <p>(1) În termen șapte zile de la decizia de deschidere a unei investigații, organismul de investigație informează agenția cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.</p> <p>(2) Organismul de investigație trimite agenției o copie a raportului final prevăzut la articolul 24 alineatul (2) și a raportului anual prevăzut la articolul 24 alineatul (3).</p>	<p>Articolul 108. Informarea Autorității Feroviare și a Ministerului</p> <p>(1) În termen de o săptămână după decizia de lansare a unei investigații, autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi informează Autoritatea Feroviară și Ministerul despre acest fapt.</p> <p>(2) Informațiile comunicate Autorității Feroviare și Ministerului cuprind:</p> <p>a) data, ora și locul producerii accidentului;</p> <p>b) tipul și consecințele privind decesele, vătămările corporale și pagubele materiale.</p> <p>(3) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi prezintă Autorității Feroviare și Ministerului o copie a rapoartelor finale și a raportului anual privind investigațiile efectuate.</p>	<p>Compatibil</p>		<p>Ministerul Economiei, Infrastructurii, Serviciilor transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 26. Recomandări de siguranță</p> <p>(1) Recomandarea de siguranță emisă de un organ de investigație nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un accident sau incident.</p> <p>(2) Recomandările sunt adresate Autorității naționale de siguranță și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, agenției, altor organisme sau autorități din statul membru în cauză sau altor state membre. Statele membre, autoritățile naționale de siguranță și agenția, în limitele competențelor lor, iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organisme de investigație sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate.</p> <p>(3) Agenția, autoritatea națională de siguranță și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre cărora li s-au adresat recomandări raportează cel puțin periodic organismului de investigație cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a unei anumite recomandări.</p>	<p>Articolul 109. Recomandări privind siguranța</p> <p>(1) Recomandările privind siguranța se adresează Autorității Feroviare și, dacă este necesar din cauza caracterului recomandării, altor organizații din domeniul transportului feroviar.</p> <p>(2) Autoritatea Feroviară întreprinde măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță sunt luate în considerare în mod corespunzător și se întreprind măsurile necesare pentru îmbunătățirea nivelului de siguranță.</p> <p>(3) Autoritatea Feroviară și alte organizații cărora li s-au adresat recomandări, raportează anual autorității de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi măsurile adoptate sau planificate ca urmare a recomandării.</p>	<p>Compatibil</p>		<p>Ministerul Economiei, Infrastructurii, Serviciilor transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 27. Exercitarea delegărilor de competențe</p> <p>(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.</p> <p>(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 6 alineatul (6) și la articolul 7 alineatul (6) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani începând de la 15 iunie 2016. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu două luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.</p> <p>(3) Este deosebit de important ca Comisia să își urmeze practica obișnuită și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experți ai statelor membre, înainte de a adopta respectivele acte delegate.</p> <p>(4) Delegarea de competențe menționată la articolul 6 alineatul (6) și la articolul 7 alineatul (6) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegărilor de competențe specificate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere validității actelor delegate care sunt deja în vigoare.</p> <p>(5) Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.</p> <p>(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 6 alineatul (6) și al articolului 7 alineatul (6) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliul sau</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			<p>Ministerul Economiei, Infrastructurii, Serviciilor transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>

<p>dacă, înainte de expirarea acestui termen, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.</p>					<p>Ministerul Economiei, Infrastructurii, Serviciilor transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapecv</p>
<p>Art. 28. Procedura comitetului</p> <p>(1) Comisia este asistată de comitetul menționat la articolul 51 din Directiva (UE) 2016/797. Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.</p> <p>(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p> <p>(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. Anunci când comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p>		Prevederi UE neaplicabile			<p>Ministerul Economiei, Infrastructurii, Serviciilor transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapecv</p>
<p>Art. 29. Raport și alte acțiuni la nivelul Uniunii</p> <p>(1) Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, până la 16 iunie 2021 și o dată la cinci ani după primul raport, în special pentru a monitoriza eficacitatea măsurilor privind eliberarea certificatelor unice de siguranță. Raportul este însoțit, dacă este necesar, de propuneri pentru alte acțiuni la nivelul Uniunii.</p> <p>(2) Agenția evaluează evoluțiile în ceea ce privește o cultură a siguranței, inclusiv raportarea evenimentelor. Aceasta transmite Comisiei, până la 16 iunie 2024, un raport care cuprinde, după caz, îmbunătățirile care trebuie aduse sistemului. Comisia ia măsurile corespunzătoare pe baza acestor recomandări și propune modificări la prezenta directivă, dacă este necesar.</p> <p>(3) Până la 16 decembrie 2017, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind acțiunile întreprinse în vederea atingerii următoarelor obiective:</p> <p>(a) obligativitatea pentru producători de a marca prin-un cod de identificare componentele critice pentru siguranță care circulă pe rețelele feroviare europene asigurând faptul că codul de identificare identifică cu precizie componenta, numele producătorului și datele de producție semnificative;</p> <p>(b) trasabilitatea deplină a componentelor critice pentru siguranță, trasabilitatea activităților de întreținere a acestora și identificarea duratei lor de exploatare; și</p> <p>(c) identificarea principiilor comune obligatorii pentru întreținerea componentelor respective.</p>		Prevederi UE neaplicabile			<p>Ministerul Economiei, Infrastructurii, Serviciilor transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapecv</p>
<p>Art. 30. Sancțiuni</p> <p>Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozitiilor interne adoptate în temeiul prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru asigurarea punerii în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale, nediscriminatorii și disuasive. Statele membre notifică Comisiei aceste norme până la data specificată în articolul 33 alineatul (1) și îi notifică fără întârziere orice modificare care le afectează.</p>		Prevederi UE neaplicabile			<p>Ministerul Economiei, Infrastructurii, Serviciilor transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapecv</p>
<p>Art. 31. Dispoziții tranzitorii</p> <p>(1) Anexa V la Directiva 2004/49/CE se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 24 alineatul (2) din prezenta directivă.</p> <p>(2) Fără a aduce atingere alineatului (3) din prezentul articol, întreprinderile feroviare care trebuie să fie certificate între 15 iunie 2016 și 16 iunie 2019 intră sub incidența Directivei 2004/49/CE. Aceste certificate de siguranță sunt valabile până la data expirării lor.</p>		Prevederi UE neaplicabile			<p>Ministerul Economiei, Infrastructurii, Serviciilor transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapecv</p>

<p>(3) Cel mai târziu începând cu 16 iunie 2019, agenția îndeplinește atribuțiile de certificare în temeiul articolului 10, în ceea ce privește zonele de operare din statele membre care nu au notificat agenția sau Comisia în conformitate cu articolul 33 alineatul (2). Prin derogare de la articolul 10, autoritățile naționale de siguranță din statele membre care au notificat agenția și Comisia în temeiul articolului 33 alineatul (2) pot continua să elibereze certificate în conformitate cu Directiva 2004/49/CE până la 16 iunie 2020.</p>				<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 32. Recomandări și avize ale agenției</p> <p>Agencia furnizează recomandări și avize în conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (UE) 2016/796 în scopul aplicării prezentei directive. Aceste recomandări și avize pot fi luate în considerare atunci când Uniunea adoptă acte juridice în temeiul prezentei directive.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 33. Transparențe</p> <p>(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma articolelor 2, 3, 4, articolelor 8-11, articolului 12 alineatul (5), articolului 15 alineatul (3), articolelor 16-19, articolului 21 alineatul (2), articolului 23 alineatele (3) și (7), articolului 24 alineatul (2), articolului 26 alineatul (3) și anexelor II și III până la 16 iunie 2019. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respective ale dispozițiilor.</p> <p>(2) Statele membre pot prelungi perioada de transparență menționată la alineatul (1) cu un an, în acest scop, până la 16 decembrie 2018, statele membre care nu asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative în termenul de transparență menționat la alineatul (1) notifică acest lucru agenției și Comisiei și prezintă motivele unei astfel de prelungiri.</p> <p>(3) Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Acestea conțin, de asemenea, o mențiune care precizează că trimiterea din actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare la directiva abrogată prin prezenta directivă se interpretează ca trimitere la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea în care se fac aceste trimiteri și formularea acestor mențiuni.</p> <p>(4) Obligația de a transpune și de a aplica prezenta directivă nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriile lor nu există un sistem feroviar.</p> <p>Cu toate acestea, imediat ce o entitate publică sau privată depune o cerere oficială de construire a unei linii de cale ferată care să fie exploatată de una sau de mai multe întreprinderi feroviare, statele membre în cauză instituie măsuri pentru a pune în aplicare prezenta directivă, în termen de doi ani de la primirea cererii.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 34. Abrogare</p> <p>Directiva 2004/49/CE, astfel cum a fost modificată prin directivele enumerate în anexa IV partea A, se abrogă de la 16 iunie 2020, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transparență în dreptul intern și aplicarea directivelor menționate în anexa IV partea B.</p> <p>Trimiterea la directiva abrogată se interpretează ca trimitere la prezenta directivă și se citează în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa V.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>Art. 35. Intrarea în vigoare</p> <p>Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzeci și a doua zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>

<p>Art. 36. Destinatari</p> <p>Prezenta directivă se adresează statelor membre.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederile vor fi transpuse prin acte subordonate Codului</p>	<p>În doi ani de la adoptarea Codului</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>ANEXA I</p> <p>Indicatorii comuni de siguranță (ICS) se raportează anual de către autoritățile naționale de siguranță.</p> <p>Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corecți de autoritatea națională de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel târziu în următorul raport anual. Definițiile comune ale ICS și metodele comune de calcul al impactului economic al accidentelor figurează în apendice.</p> <p>1. Indicatorii referitori la accidente</p> <p>1.1. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de accidente grave și o defălcare pe următoarele tipuri de accidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> — coliziune de tren cu vehicul feroviar; — coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritului de liberă trecere; — deraiere de tren; — accident la trecere la nivel, inclusiv accident la trecere la nivel în care sunt implicați pietoni, și o defălcare pe cele cinci tipuri de treceri la nivel definite la punctul 6.2; — accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor și a tentativelor de sinucidere; — incendiu al materialului rulant; — alte accidente. <p>Fiecare accident grav este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave (de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri).</p> <p>1.2. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii:</p> <ul style="list-style-type: none"> — călător (de asemenea, în raport cu numărul total de călători-kilometri și de tren de călători-kilometri); — angajat sau contractant; — utilizator al trecerii la nivel; — intrus; — altă persoană de pe un peron; — altă persoană care nu este pe un peron. <p>2. Indicatorii referitori la mărfuri periculoase</p> <p>Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de accidente care implică transportul de mărfuri periculoase pe calea ferată, împărțit în următoarele categorii:</p> <ul style="list-style-type: none"> — accident care implică cel puțin un vehicul feroviar transportând mărfuri periculoase, astfel cum este definit în apendice; — numărul accidentelor de acest fel în care se eliberează substanțe periculoase. <p>3. Indicatorii referitori la sinucideri</p> <p>Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de sinucideri și de tentative de sinucidere.</p> <p>4. Indicatorii referitori la elementele precursore ale accidentelor</p> <p>Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de elemente precursore ale accidentelor și o defălcare pe următoarele tipuri de elemente precursore:</p> <ul style="list-style-type: none"> — șină ruptă; 	<p>Incompatibil</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>		

<p>— deformare și aliniere defectuoasă a șinelor;</p> <p>— defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului;</p> <p>— depășirea unui semnal de pericol cu depășirea unui punct de pericol;</p> <p>— depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol;</p> <p>— ruptură de roată la materialul rulant în funcțiune;</p> <p>— ruptură de osie la materialul rulant în funcțiune.</p> <p>Toate elementele precusoare trebuie raportate, atât cele care conduc la accidente, cât și cele care nu conduc la accidente. (Un element precursor care conduce la un accident grav se raportează și la rubrica indicatorilor referitori la elementele precusoare; un element precursor care nu conduce la un accident grav se raportează doar la rubrica indicatorilor referitori la elementele precusoare.)</p> <p>5. Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor</p> <p>Quantum total și relativ (pe tren-kilometru), exprimat în euro, pentru:</p> <p>— numărul deceselor și al vătămărilor grave multiplicat cu valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (Value of Preventing a Casualty – VPC);</p> <p>— costul pagubelor cauzate mediului înconjurător;</p> <p>— costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii;</p> <p>— costul întârzierilor cauzate de accidente.</p> <p>Autoritățile naționale de siguranță raportează impactul economic al accidentelor grave. VPC este valoarea pe care societatea o atribuie prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave și nu reprezintă, ca atare, o referință pentru despăgubirile acordate între părțile implicate în accidente.</p> <p>6. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia</p> <p>6.1. Procentaj de linii dotate cu sisteme de protecție a trenurilor (TPS) în funcțiune și procentaj de tren-kilometri parcuși utilizându-se TPS la bord, aceste sisteme oferind:</p> <p>— avertizare;</p> <p>— avertizare și oprire automată;</p> <p>— avertizare și oprire automată și supraveghere discretă a vitezei;</p> <p>— avertizare și oprire automată și supraveghere continuă a vitezei.</p> <p>6.2. Număr de treceri la nivel (total, pe kilometru de linie și pe kilometru de lungime desfășurată) pentru următoarele cinci tipuri:</p> <p>(a) trecere la nivel pasivă;</p> <p>(b) trecere la nivel activă;</p> <p>(i) manuală;</p> <p>(ii) automată cu sistem de avertizare a utilizatorilor;</p> <p>(iii) automată cu sistem de protecție a utilizatorilor;</p> <p>(iv) cu protecție pe partea căii ferate.</p>	<p>Partial compatibil</p>	<p>Transpunerea completă va fi realizată prin Legea cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi și Regulamentul de funcționare al organului de investigare.</p> <p>MFI</p> <p>Ministerul Economic și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar, Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>
<p>— deformare și aliniere defectuoasă a șinelor;</p> <p>— defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului;</p> <p>— depășirea unui semnal de pericol cu depășirea unui punct de pericol;</p> <p>— depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol;</p> <p>— ruptură de roată la materialul rulant în funcțiune;</p> <p>— ruptură de osie la materialul rulant în funcțiune.</p> <p>Toate elementele precusoare trebuie raportate, atât cele care conduc la accidente, cât și cele care nu conduc la accidente. (Un element precursor care conduce la un accident grav se raportează și la rubrica indicatorilor referitori la elementele precusoare; un element precursor care nu conduce la un accident grav se raportează doar la rubrica indicatorilor referitori la elementele precusoare.)</p> <p>5. Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor</p> <p>Quantum total și relativ (pe tren-kilometru), exprimat în euro, pentru:</p> <p>— numărul deceselor și al vătămărilor grave multiplicat cu valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (Value of Preventing a Casualty – VPC);</p> <p>— costul pagubelor cauzate mediului înconjurător;</p> <p>— costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii;</p> <p>— costul întârzierilor cauzate de accidente.</p> <p>Autoritățile naționale de siguranță raportează impactul economic al accidentelor grave. VPC este valoarea pe care societatea o atribuie prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave și nu reprezintă, ca atare, o referință pentru despăgubirile acordate între părțile implicate în accidente.</p> <p>6. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia</p> <p>6.1. Procentaj de linii dotate cu sisteme de protecție a trenurilor (TPS) în funcțiune și procentaj de tren-kilometri parcuși utilizându-se TPS la bord, aceste sisteme oferind:</p> <p>— avertizare;</p> <p>— avertizare și oprire automată;</p> <p>— avertizare și oprire automată și supraveghere discretă a vitezei;</p> <p>— avertizare și oprire automată și supraveghere continuă a vitezei.</p> <p>6.2. Număr de treceri la nivel (total, pe kilometru de linie și pe kilometru de lungime desfășurată) pentru următoarele cinci tipuri:</p> <p>(a) trecere la nivel pasivă;</p> <p>(b) trecere la nivel activă;</p> <p>(i) manuală;</p> <p>(ii) automată cu sistem de avertizare a utilizatorilor;</p> <p>(iii) automată cu sistem de protecție a utilizatorilor;</p> <p>(iv) cu protecție pe partea căii ferate.</p>	<p>APENDICE</p> <p>1. Indicatori referitori la accidente</p> <p>1.1. „accident grav” înseamnă orice accident care implică cel puțin un vehicul feroviar în mișcare și care provoacă moartea sau rănirea gravă a cel puțin unei persoane ori pagube semnificative materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului ori perturbări considerabile ale traficului, cu excepția accidentelor din ateliere, antrepozite și depouri;</p> <p>1.2. „pagube semnificative cauzate materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului” înseamnă pagube echivalente cu cel puțin 150 000 EUR;</p> <p>1.3. „perturbări considerabile ale traficului” înseamnă suspendarea serviciilor de transport feroviar pe o linie principală de cale ferată pentru cel puțin șase ore;</p> <p>1.4. „tren” înseamnă unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una sau mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circulă singur, rulând sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fix inițial la un punct fix final, inclusiv o locomotivă ușoară, adică o locomotivă care circulă singură;</p>	<p>Ministerul Economic și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar, Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p>

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

- 1.5. „coliziune de tren cu vehicul feroviar” înseamnă coliziunea frontală, din spate sau laterală între partea unui tren și partea altui tren sau vehicul feroviar sau material rulant pentru manevre;
- 1.6. „coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritului de liberă trecere” înseamnă o coliziune între o parte a unui tren și obiecte fixe sau aflate temporar pe sau în apropierea șinei (cu excepția cazurilor în care se află la nivel, dacă au fost pierdute de un vehicul sau de un utilizator care a folosit trecerea), inclusiv coliziunea cu liniile aeriene de contact;
- 1.7. „deraiere de tren” înseamnă orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele;
- 1.8. „accident la trecere la nivel” înseamnă orice accident la trecere la nivel care implică cel puțin un vehicul feroviar și unul sau mai multe vehicule care utilizează trecerea, alți utilizatori ai trecerii, precum pietonii sau obiecte aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta, care au fost pierdute de un vehicul sau de un utilizator care a folosit trecerea;
- 1.9. „accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare” înseamnă accidentări ale uncii sau mai multor persoane care sunt lovit de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la vehiculul respectiv ori care s-a desprins din vehiculul respectiv; aceasta include persoanele care cad din vehicule feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovit de obiecte detașate în timpul călătoriei la bordul vehiculelor;
- 1.10. „incendiu al materialului rulant” înseamnă un incendiu sau o explozie care are loc într-un vehicul feroviar (inclusiv încălzirea acestuia) atunci când acesta se deplasează între gara de plecare și destinație, inclusiv în timpul staționării în gara de plecare, la destinație sau în timpul opririlor intermediare, precum și în timpul operațiilor de triaj;
- 1.11. „alte accidente” înseamnă orice accident, altul decât o coliziune de tren cu vehicul feroviar, o coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritului de liberă trecere, o deraiere de tren, un accident la trecere la nivel, accidentarea unei persoane care implică material rulant în mișcare sau un incendiu al materialului rulant;
- 1.12. „călător” înseamnă orice persoană, cu excepția membrilor personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată, inclusiv un călător care încearcă să se îmbarce într-un tren în mișcare sau să coboare dintr-un tren în mișcare, doar pentru statistice privind accidente;
- 1.13. „angajat sau contractant” înseamnă orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care este în exercițiul funcției în momentul accidentului, inclusiv personalul contractanților, contractanții care desfășoară o activitate independentă, personalul trenului și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură;
- 1.14. „utilizator al trecerii la nivel” înseamnă orice persoană care utilizează o trecere la nivel pentru a traversa linia de cale ferată cu orice mijloc de transport sau pe jos;
- 1.15. „intrus” înseamnă orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare în care prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerii la nivel;
- 1.16. „altă persoană de pe un peron” înseamnă orice persoană de pe un peron care nu este definită ca „călător”, „angajat sau contractant”, „utilizator al trecerii la nivel”, „altă persoană care nu este pe peron” sau „intrus”;
- 1.17. „altă persoană care nu este pe un peron” înseamnă orice persoană care nu este pe peron și care nu este definită ca „călător”, „angajat sau contractant”, „utilizator al trecerii la nivel”, „altă persoană de pe peron” sau „intrus”;
- 1.18. „deces (persoană ucisă)” înseamnă orice persoană ucisă pe loc sau care decedează în cel mult 30 de zile în urma unui accident, cu excepția sinuciderilor;
- 1.19. „vătmare gravă (persoană grav rănită)” înseamnă orice persoană rănită care a fost spitalizată mai mult de 24 de ore în urma unui accident, cu excepția tentativelor de sinucidere.

		<p>2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase</p> <p>2.1. „accident care implică transportul de mărfuri periculoase” înseamnă orice accident sau incident care face obiectul raportării în conformitate cu RID/ADR, secțiunea 1.8.5;</p> <p>2.2. „mărfuri periculoase” înseamnă acele substanțe și articole al căror transport este interzis de RID sau este autorizat numai în condițiile prevăzute în RID.</p> <p>3. Indicatori referitori la sinucideri</p> <p>3.1. „sinucideri” înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări care conduc la deces, înregistrat și clasificat ca atare de autoritatea națională competentă;</p> <p>3.2. „tentativă de sinucidere” înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări care conduc la vătămări grave.</p> <p>4. Indicatori referitori la elementele precursorale ale accidentelor</p> <p>4.1. „șină ruptă” înseamnă orice șină care este separată în două sau mai multe părți, sau orice șină din care s-a detașat o bucată de metal, creând pe suprafața de rulare o întrerupere a căreia lungime depășește 50 mm și a cărei adâncime depășește 10 mm;</p> <p>4.2. „deformare sau aliniere defectuoasă a șinelor” înseamnă orice defecțiune legată de continuitatea și geometria șinei de cale ferată, care necesită scoaterea din funcțiune a șinei sau restricționarea imediată a vitezei permise;</p> <p>4.3. „defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului” înseamnă orice defecțiune tehnică a unui sistem de semnalizare (a infrastructurii sau a materialului rulant) care conduce la semnalezarea unor informații mai puțin restrictive decât cele cerute;</p> <p>4.4. „depășirea unui semnal de pericol” înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren depășește limitele deplasării autorizate și se deplasează dincolo de punctul de pericol;</p> <p>4.5. „depășirea unui semnal fără a se depăși un punct de pericol” înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren depășește limitele deplasării autorizate, dar nu se deplasează dincolo de punctul de pericol.</p> <p>Deplasarea neautorizată, astfel cum se menționează la punctele 4.4 și 4.5 de mai sus, înseamnă depășirea.</p> <ul style="list-style-type: none"> — unii semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul sau a unui ordin de oprire în cazul în care sistemul de protecție a trenului (TFS) nu este operațional; — limitet unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzute în cadrul unui TFS; — unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, care figurează în regulamente; — panourilor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau a semnalelor manuale. <p>Nu se includ cazurile în care un vehicul fără nicio unitate de tracțiune atașată sau un tren fără personal depășește un semnal de pericol. Nu se includ nici cazurile în care, indiferent de motiv, semnalul de pericol nu este activat în timp util pentru a permite mecanicului să oprească trenul în fața semnalului.</p> <p>Autoritățile naționale de siguranță pot prezenta rapoarte separate pentru cei patru indicatori de deplasare neautorizată menționați la liniile de la punctul de față și reportază cel puțin un indicator agregat care conține date cu privire la toți cei patru indicatori;</p> <p>4.6. „ruptură de roată la materialul rulant în funcțiune” înseamnă o ruptură care afectează roata și care creează un risc de accident (dératere sau coliziune);</p> <p>4.7. „ruptură de osie la materialul rulant în funcțiune” înseamnă o ruptură care afectează osia și care creează un risc de accident (dératere sau coliziune).</p> <p>5. Metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor</p>
--	--	---

<p>5.1. Valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (VPC) se compune din:</p> <p>(1) valoarea siguranței în sine: valorile disponibilității de a plăti (Willingness to Pay – WTP), bazate pe studii privind preferințele declarate, realizate în statele membre unde se aplică valorile respective;</p> <p>(2) costurile economice directe și indirecte: valorile costurilor estimate în statul membru, care includ:</p> <ul style="list-style-type: none"> — costuri medicale și de reabilitare; — cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile investigațiilor private privind accidente, cheltuieli cu serviciile de urgență și costurile administrative ale asiguraților; — pierderi de producție: valoarea pentru societate a bunurilor și a serviciilor care ar fi putut fi produse de persoana respectivă, dacă accidentul nu ar fi avut loc. <p>Pentru a calcula costurile legate de victime, decesele și vătămările grave sunt considerate separat (VPC diferit pentru decese și vătămări grave).</p> <p>5.2. Principii comune de evaluare a valorii siguranței în sine și a costurilor economice directe și/sau indirecte:</p> <p>În ceea ce privește valoarea siguranței în sine, evaluarea gradului de adecvare a estimărilor disponibile se bazează pe următoarele considerente:</p> <ul style="list-style-type: none"> — estimările se referă la un sistem de evaluare a diminuării riscului de mortalitate din sectorul transportului și urmează o abordare WTP bazată pe metodele fondate pe preferințele declarate; — eșantionul respondenților utilizat pentru valori este reprezentativ pentru populația vizată. <p>Eșantionul trebuie să reflecte, în special, distribuția pe grupe de vârstă și venit, precum și alte caracteristici socioeconomice și/sau demografice relevante ale populației;</p> <ul style="list-style-type: none"> — metoda de extragere a valorilor WTP: ancheta trebuie astfel concepută încât întrebările să fie clare și semnificative pentru respondenți. <p>Costurile economice directe și indirecte sunt evaluate pe baza costurilor reale suportate de societate.</p> <p>5.3. Definiții</p> <p>5.3.1. „Costul pagubelor cauzate mediului înconjurător” înseamnă costurile care trebuie suportate de întreprinderile feroviare și de administratorii de infrastructură, evaluate pe baza experienței lor, pentru a reduce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului feroviar.</p> <p>5.3.2. „Costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii” înseamnă costul furnizării unui nou material rulant sau a unei noi infrastructuri, cu aceeași funcționalitate și parametri tehnici ca și cele care au fost deteriorate astfel încât nu sunt reparabile, precum și costul reducerii în starea de dinaintea accidentului a materialului rulant și a infrastructurii reparabile, care urmează să fie estimat de întreprinderile feroviare și de administratorii de infrastructură pe baza experienței lor, inclusiv costurile legate de închirierea de material rulant, ca urmare a indisponibilității vehiculelor deteriorate.</p> <p>5.3.3. „Costul întârzierilor cauzate de accidente” înseamnă valoarea monetară a întârzierilor suferite de utilizatorii transportului feroviar (călători și clienți ai serviciilor de transport de marfă) ca urmare a accidentelor, calculată pe baza modelului următor:</p> <p>VT = valoarea monetară a timpului câștigat pe durata călătoriei</p> <p>Valoarea timpului pentru un călător al unui tren (o oră)</p> <p>$VT_F = [VT \text{ a călătorilor care se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care se deplasează în interes de serviciu pe an}] + [VT \text{ a călătorilor care nu se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care nu se deplasează în interes de serviciu pe an}]$</p> <p>VT_F este măsurată în EUR pe călător pe oră</p> <p>„Călător care se deplasează în interes de serviciu” înseamnă un călător care călătorește în legătură cu activitățile sale profesionale, cu excepția navetei.</p> <p>Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră)</p>	
---	--

	<p> $VT_F = [VT \text{ a trenurilor de marfă}] * [(tonă \cdot km) / (\text{tren} \cdot km)]$ VT_F este măsurată în EUR, pe tonă de marfă pe oră Cantitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an = $(tonă \cdot km) / (\text{tren} \cdot km)$ $CM = \text{Costul unui minut de întârziere a trenului}$ Tren de călători $CMP = K1 * (VT_F / 60) * (\text{călător} \cdot km) / (\text{tren} \cdot km)$ Numărul mediu de călători per tren într-un an = $(\text{călător} \cdot km) / (\text{tren} \cdot km)$ Tren de marfă $CM_F = K2 * (VT_F / 60)$ Factorii K1 și K2 sunt cuprinși între valoarea timpului și valoarea întârzierii, astfel cum sunt estimate de studii privind preferințele declarate, pentru a se ține cont de faptul că timpul pierdut ca urmare a întârzierilor este perceput în mod semnificativ mai negativ decât durata normală a călătoriei. Costul întârzierii datorate unui accident = $CM_F * (\text{minutele de întârziere ale trenurilor de călători}) + CM_F * (\text{minutele de întârziere ale trenurilor de marfă})$ Domeniul de aplicare al modelului Costul întârzierilor se calculează pentru accidentele grave, după cum urmează: — întârzierile reale pe linie de cale ferată pe care s-au produs accidente, măsurate la gara terminus; — întârzierile reale sau, dacă nu este posibil, întârzierile estimate pe celelalte linii afectate. 6. Indicatorii referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acestora 6.1. „sistem de protecție a trenurilor (TPS)” înseamnă un sistem care contribuie la respectarea semnalelor și a restricțiilor de viteză; 6.2. „sisteme la bord” înseamnă sisteme care ajută mecanicul de locomotivă să respecte semnalizarea de cale și semnalizarea în cabină, asigurând astfel protecție în punctele de pericol și respectarea limitelor de viteză. TPS la bord sunt descrise după cum urmează: (a) avertizare, care oferă avertizare automată mecanicului de locomotivă; (b) avertizare și oprire automată, care oferă avertizare automată mecanicului de locomotivă și oprire automată la trecerea pe lângă un semnal de pericol; (c) avertizare și oprire automată și supraveghere discretă a vitezei, care oferă protecție în punctele de pericol; în acest caz, „supravegherea discretă a vitezei” înseamnă supravegherea vitezei în anumite locații (zone cu restricție de viteză) la apropierea de un semnal; (d) avertizare și oprire automată și supraveghere continuă a vitezei, care oferă protecție în punctele de pericol și supravegherea continuă a limitelor de viteză ale liniei; în acest caz, „supravegherea continuă a vitezei” înseamnă indicarea și aplicarea continue, pe toate tronsoanele de linie, a vitezei maxime permise. Tipul (d) este considerat un sistem de protecție automată a trenurilor (<i>Automatic Train Protection - ATP</i>); 6.3. „trecere la nivel” înseamnă orice intersecție la nivel între un drum sau un pasaj și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Sunt excluse pasajele între persoanele din gări, precum și pasajele peste șine destinate utilizării exclusive de către angajați; 6.4. „drum” înseamnă, pentru statisticile privind accidentele feroviare, orice drum public sau privat, stradă sau autostradă, inclusiv căile pietonale și piste pentru biciclete adiacente; </p>
--	--

<p>6.5. „pasaj” înseamnă orice rută, alta decât un drum, care servește la trecerea persoanelor, a animalelor, a vehiculelor sau a utilajelor;</p> <p>6.6. „trecere la nivel pasivă” înseamnă o trecere la nivel fără niciun sistem de avertizare sau protecție activat atunci când trecerea nu poate fi folosită de utilizatori în condiții de siguranță;</p> <p>6.7. „trecere la nivel activă” înseamnă o trecere la nivel ai cărei utilizatori sunt protejați sau avertizați de apropierea trenului prin activarea unor dispozitive atunci când trecerea nu poate fi folosită de aceștia în condiții de siguranță.</p> <p>— Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice include: — bariere sau semibarieră; — porți.</p> <p>— Avertizarea prin utilizarea unor echipamente fixe instalate la trecerea la nivel: — semnale vizuale: lumini; — dispozitive de avertizare sonoră: clopote, sirene, claxoane etc.</p> <p>Trecerile la nivel active se clasifică în:</p> <p>(a) manuală: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivele de protecție sau de avertizare a utilizatorului sunt activate manual de un angajat al companiei de căi ferate;</p> <p>(b) automată cu avertizarea utilizatorului: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivul de avertizare a utilizatorului este activat la apropierea trenului;</p> <p>(c) automată cu protecția utilizatorului: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivul de protecție a utilizatorului este activat la apropierea trenului. Această categorie include o trecere la nivel care dispune atât de dispozitive de protecție, cât și de dispozitive de avertizare a utilizatorului;</p> <p>(d) cu protecție pe partea căii ferate: o trecere la nivel în cazul căreia un semnal sau un alt sistem de protecție a trenului îi permite acestuia să înainteze numai atunci când trecerea la nivel este protejată integral pe partea utilizatorilor și nu mai este posibilă pătrunderea acestora.</p> <p>7. Definițiile bazelor de etalonare</p> <p>7.1. „tren-km” înseamnă unitatea de măsură care reprezintă deplasarea unui tren pe o distanță de un kilometru. Distanța utilizată este distanța parcursă efectiv, dacă este cunoscută, în caz contrar fiind utilizată distanța standard a rețelei între origine și destinație. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării raportoare;</p> <p>7.2. „călător-km” înseamnă unitatea de măsură reprezentând transportul unui călător pe calea ferată pe o distanță de un kilometru. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării raportoare;</p> <p>7.3. „km de linie” înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, a cărei sferă de cuprindere este prevăzută la articolul 2. Pentru liniile de cale ferată cu mai multe fire este luată în considerare numai distanța între origine și destinație;</p> <p>7.4. „lungimea desfășurată” înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, a cărei sferă de cuprindere este prevăzută la articolul 2. Este luat în calcul fiecare fir al liniilor de cale ferată cu mai multe fire.</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev</p> <p>Prevederi UE neaplicabile</p>
<p>ANEXA II</p> <p>NOTIFICAREA NORMELOR NAȚIONALE DE SIGURANȚĂ</p> <p>Normele naționale de siguranță notificate în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) includ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. norme privind obiectivele de siguranță și metodele de siguranță interne existente; 2. norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare; 3. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de STI, inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și management al traficului; 4. norme de stabilire a unor cerințe privind normele suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare; 	

<p>5. norme referitoare la cerințele privind personalul care execută sarcini critice în materie de siguranță, inclusiv criterii de selecție, aptitudinea medicală și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI;</p> <p>6. norme privind investigarea accidentelor și incidentelor.</p>			<p>Prevederile vor fi transpuse prin acte subordonate Codului HG de aprobare a Regulamentului privind înregistrarea vehiculelor feroviare și entităților de întreținere</p>	<p>in doi ani de la adoptarea Codului</p>	<p>Ministerul Economiei, Infrastructurii, Serviciilor și Transporturilor / Serviciul principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Căpeșev</p>
<p>ANEXA III</p> <p>CERINTE ȘI CRITERII DE EVALUARE PENTRU ORGANIZAȚIILE CARE SOLICITĂ UN CERTIFICAT DE ENTITATE RESPONSABILĂ CU ÎNȚEȚINEREA SAU UN CERTIFICAT ÎN CEEA CE PRIVEȘTE FUNCȚIILE DE ÎNȚEȚINERE EXTERNALIZATE DE O ENTITATE RESPONSABILĂ CU ÎNȚEȚINEREA</p> <p>Modul de gestionare a organizației trebuie să fie documentat în toate părțile relevante; acesta descrie, în special, repartizarea responsabilităților în cadrul organizației și în relația cu subcontractanții. Acesta prezintă modul în care se asigură controlul din partea conducerii la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții acestuia la toate nivelurile și modul în care se asigură îmbunătățirea continuă. Următoarele cerințe de bază, care urmează să fie îndeplinite de către organizație în mod direct sau prin intermediul aranjamentelor contractuale, se aplică celor patru funcții ale unei entități responsabile cu întreținerea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. spirit de conducere – angajamentul față de dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemului de întreținere al organizației și față de îmbunătățirea continuă a eficienței acestuia; 2. evaluarea riscurilor – o abordare structurată pentru evaluarea riscurilor legate de întreținerea vehiculelor, inclusiv a riscurilor generate direct de procesele operaționale și de activitățile altor organizații sau persoane, precum și pentru identificarea măsurilor adecvate de control al riscurilor; 3. monitorizare – o abordare structurată pentru a garanta faptul că sunt instituite măsuri de control al riscurilor, care funcționează corect și îndeplinesc obiectivele organizației; 4. îmbunătățirea continuă – o abordare structurată pentru a analiza informațiile colectate în urma monitorizării regulate, a auditurilor sau din alte surse relevante și pentru a utiliza rezultatele în vederea tragerii de învățăminte și a adoptării unor măsuri preventive sau corective în scopul menținerii sau îmbunătățirii nivelului de siguranță; 5. structură și responsabilitate – o abordare structurată pentru definirea responsabilităților persoanelor și echipelor în scopul îndeplinirii cerințelor de siguranță ale organizației; 6. gestionarea competențelor – o abordare structurată pentru a garanta faptul că angajații au competențele necesare pentru îndeplinirea obiectivelor organizației în mod sigur, eficient și în toate circumstanțele; 7. informare – o abordare structurată pentru a garanta faptul că informațiile importante sunt disponibile pentru cei care analizează și iau decizii la toate nivelurile organizației și pentru a garanta exhaustivitatea și adecvarea informațiilor; 8. Documentare – o abordare structurată pentru a se asigura trasabilitatea tuturor informațiilor relevante; 9. activități de contractare – o abordare structurată pentru a garanta faptul că activitățile subcontractate sunt gestionate în mod adecvat, astfel încât să fie îndeplinite obiectivele organizației și să fie acoperite toate competențele și cerințele; 10. activități de întreținere – o abordare structurată pentru a se asigura: <ul style="list-style-type: none"> — faptul că toate activitățile de întreținere care afectează siguranța și componentele critice pentru siguranță sunt identificate și gestionate corect și faptul că toate modificările necesare la activitățile de întreținere care afectează siguranța sunt identificate, gestionate în mod adecvat pe baza experienței dobândite și a aplicării metodelor comune de siguranță pentru evaluarea riscului în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) litera (g) și documentate în mod corespunzător; — conformitatea cu cerințele esențiale în materie de interoperabilitate; — punerea în funcțiune și verificarea infrastructurilor, echipamentelor și uneltelor de întreținere concepute în mod special și necesare pentru efectuarea întreținerii; — analiza documentației inițiale referitoare la vehicul în vederea furnizării primului dosar de întreținere și a asigurării punerii sale corecte în aplicare prin elaborarea comenzilor de întreținere; — faptul că componentele (inclusiv piesele de schimb) și materialele sunt utilizate în conformitate cu specificațiile comenzilor de întreținere și ale documentației oferite de furnizor; faptul că acestea sunt depozitate, manipulate și transportate în mod corespunzător, conform specificațiilor din comenzile de 	<p>Incompatibil</p>				

intreținere și din documentația ofertă de furnizor, și respecta normele naționale și internaționale relevante, precum și cerințele comenzilor de întreținere relevante;

- faptul că se stabilesc, se identifică, se furnizează, se înregistrează și se asigură disponibilitatea spațiilor, echipamentelor și uneltelor adecvate care să permită efectuarea serviciilor de întreținere în conformitate cu comenzile de întreținere și cu alte specificații aplicabile, garantându-se efectuarea în siguranță a întreinerii, ergonomia și protecția sănătății;
- faptul că organizația dispune de procese pentru a se asigura că echipamentele sale de măsurare, toate spațiile, echipamentele și uneltele sunt utilizate, calibrate, păstrate și întreținute în mod corect, conform unor procese documentate;

11. activități de control – o abordare structurată pentru a se asigura:
- faptul că vehiculele sunt scoase din funcțiune pentru întreținere programată, condițională sau corectivă în timp util sau atunci când se identifică defecte sau alte necesități;
 - măsurile necesare de control al calității;
 - faptul că sarcinile de întreținere sunt efectuate în conformitate cu comenzile de întreținere și faptul că se emite notificarea de repunere în funcțiune care include eventualele restricții de utilizare;
 - faptul că posibilele cazuri de neconformitate în aplicarea sistemului de gestionare, care ar putea provoca accidente, incidente, incidente evitate la limită și alte evenimente periculoase sunt raportate, investigate și analizate, precum și faptul că se iau măsurile preventive necesare în conformitate cu metoda comună de siguranță pentru monitorizare prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (c);
 - procesul periodic de auditare internă și de monitorizare în conformitate cu metoda comună de siguranță pentru monitorizare prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (c).

ANEXA IV

PARTEA A

Directiva abrogată cu lista modificărilor succesive aduse acesteia (menționată la articolul 34)

Directiva 2004/49/CE	(JO L 164, 30.4.2004, p. 44)
Directiva 2008/57/CE	(JO L 191, 18.7.2008, p. 1)
Directiva 2008/110/CE	(JO L 345, 23.12.2008, p. 62)
Directiva 2009/149/CE a Comisiei	(JO L 313, 28.11.2009, p. 65)
Rectificare, 2004/49/CE	(JO L 220, 21.6.2004, p. 16)
Directiva 2014/88/UE a Comisiei	(JO L 201, 10.7.2014, p. 9)

PARTEA B

Termenul de transpunere în dreptul intern

(menționate la articolul 34)

Directiva	Termen de transpunere
2004/49/CE	30 aprilie 2006
2008/57/CE	19 iulie 2010
2008/110/CE	24 decembrie 2010
Directiva 2009/149/CE a Comisiei	18 iunie 2010
Directiva 2014/88/UE a Comisiei	30 iulie 2015

Prevederi UE
neaplicabile

Ministerul
Economiei
și
Infrastructurii,
Serviciul transport
feroviar/ Consultant
principal – Vasile
Codreanu, Șef
Serviciu – Roman
Gapecv

ANEXA V	Directiva 2004/49/CE	Prezenta directivă	Prevederi UE neaplicabile	Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar/ Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Ciapceev
Articolul 1		Articolul 1		
Articolul 2		Articolul 2		
Articolul 3		Articolul 3		
Articolul 4		Articolul 4		
Articolul 5		Articolul 5		
Articolul 6		Articolul 6		
Articolul 7		Articolul 7		
Articolul 8		Articolul 8		
Articolul 9		Articolul 9		
Articolul 10		Articolul 10		
Articolul 11		Articolul 11		
Articolul 12		Articolul 12		
Articolul 13		Articolul 13		
Articolul 14a alineatele (1)-(7)		Articolul 14		
Articolul 14a alineatul (8)		Articolul 15		
Articolul 15				
Articolul 16		Articolul 16		
Articolul 17		Articolul 17		
Articolul 18		Articolul 18		
Articolul 19		Articolul 19		
Articolul 20		Articolul 20		
Articolul 21		Articolul 21		
Articolul 22		Articolul 22		
Articolul 23		Articolul 23		
Articolul 24		Articolul 24		
Articolul 25		Articolul 25		
Articolul 26		Articolul 26		
Articolul 27		Articolul 27		
Articolul 28		Articolul 28		

Articolul 28	-
Articolul 29	-
Articolul 30	-
Articolul 31	-
Articolul 32	-
-	-
-	-
Articolul 33	-
-	-
Articolul 34	-
Articolul 35	-
Articolul 36	-
Anexa I	Anexa I
Anexa II	Anexa II
Anexa III	-
Anexa IV	-
Anexa V	-
-	Anexa III

Declarația Comisiei privind documentele explicative

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

1	DIRECTIVA 2012/34/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI, din 21 noiembrie 2012, privind instituirea spațiului feroviar unic european, (reformare), (Text cu relevanță pentru SEE) Modificată prin DIRECTIVA (UE) 2016/2370 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI, din 14 decembrie 2016, de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare.	Codul transportului feroviar	Parțial compatibil	Acol Ununii Europene	Art. 1. Obiect și domeniu de aplicare.	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
2							Compatibil			
3					Art. 1. Obiect și domeniu de aplicare. (1) Prezenta directivă stabilește: (a) normele aplicabile gestionării infrastructurii feroviare și activităților de transport feroviar ale întreprinderilor feroviare care își au sediul sau care urmează să își stabilească sediul într-un stat membru, enunțate în capitolul II; (b) criteriile aplicabile eliberării, înnoirii sau modificării autorizațiilor de călătorie sau membru, destinate întreprinderilor feroviare care sunt înființate sau urmează să fie înființate în Uniune, stabilite în capitolul III; (c) principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și percepției tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și în privința alocării capacităților de infrastructură feroviară, stabilite în capitolul IV. (2) Prezenta directivă se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar intern și internațional. Art. 2. Excluderi din domeniul de aplicare.	Articolul 1. Obiectul și domeniul de aplicare (1) Prezenta Cod stabilește: a) cadrul juridic privind condițiile de gestionare a infrastructurii feroviare și de organizare a activităților de transport feroviar; b) condițiile de înregistrare și certificare a întreprinderilor feroviare în Republica Moldova; c) cerințele față de angajații din domeniul transportului feroviar; d) raporturile juridice între subiecții implicați în transportul feroviar de pasageri, bagaje și mărfuri în Republica Moldova. (2) Prevederile prezentului Cod se aplică: a) se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar; b) serviciilor de transport feroviar; c) sistemului feroviar național; d) materialului rulant feroviar; e) serviciilor conexe transportului feroviar.	Incompatibil		Prevederile acestui articol se referă la situații neexistente în sistemul feroviar din Republica Moldova	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar, Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(3) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 și 13 și ale capitolului IV următoarele:

(a) rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară;

(b) rețelele destinate doar pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători;

(c) rețelele regionale utilizate pentru transportul regional de marfă numai de către o întreprindere feroviară, nevizată la alineatul (1), până când un alt solicitant cere utilizarea capacității respectivei rețele;

(d) infrastructura feroviară privată care există doar pentru uzul proprietarului său, pentru propriile operațiuni de transport de marfă.

(3a) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d și 8:

Linii locale cu trafic redus care nu depășesc 100 km, utilizate pentru traficul de marfă între o rețea principală și punctele de origine și de destinație ale transferurilor efectuate pe aceste linii, cu condiția ca liniile respective să fie gestionate de alte entități decât administratorul principal de infrastructură și ca: (a) liniile respective să fie utilizate de un singur operator de transport de marfă, sau (b) funcțiile esențiale în legătură cu liniile respective să fie îndeplinite de un organism care nu este controlat de nicio întreprindere feroviară. În cazul în care există un singur operator de transport de marfă, statele membre îl pot exclude, de asemenea, de la aplicarea capitolului IV până în momentul în care un alt candidat solicită capacitate. Prezentul alineat poate fi aplicat, totodată, în cazul în care linia este utilizată, într-o măsură limitată, și pentru serviciile de transport de călători. Statele membre informează Comisia cu privire la intenția lor de a exclude aceste linii de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d și 8.

(3b) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, și 7d:

Rețele regionale cu trafic redus gestionate de o altă entitate decât administratorul principal de infrastructură și utilizate pentru operarea serviciilor regionale de transport de călători furnizate de o singură întreprindere feroviară, alta decât întreprinderea feroviară tradițională din statul membru, până când se solicită capacitate pentru serviciile de transport de călători pe linia respectivă și cu condiția ca respectiva întreprindere să fie independentă de orice întreprindere feroviară care operează servicii de transport de marfă. Prezentul alineat poate fi aplicat, totodată, în cazul în care linia este utilizată, într-o măsură limitată, și pentru servicii de transport de marfă. Statele membre informează Comisia cu privire la intenția lor de a exclude aceste linii de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7b, 7c și 7d.

(4) Fără a se aduce atingere alineatului (3), statele membre pot exclude de la aplicarea articolului 8 alineatul (3) infrastructurile feroviare locale și regionale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, iar de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7c și a capitolului IV, infrastructurile feroviare locale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare. Statele membre notifică Comisia intenția lor de a exclude astfel de infrastructuri feroviare. Comisia adoptă prin acte de punere în aplicare decizia sa cu privire la posibilitatea de a considera o astfel de infrastructură feroviară ca fiind lipsită de importanță strategică. La

	<p>adoptarea respectivei decizii, Comisia ține cont de lungimea liniilor de cale ferată vizate, de nivelul de utilizare a acestora și de volumul de trafic care ar putea fi afectat. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).</p> <p>(5) Statele membre pot exclude de la aplicarea articolului 31 alineatul (5) vehiculele operate sau prevăzute pentru a fi operate din și către țări terțe, care circulă pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii.</p> <p>(6) Statele membre pot stabili perioade și termene pentru calendarul procesului de alocare a capacităților care sunt diferite de cele menționate la articolul 43 alineatul (2), la punctul 2 litera (b) din anexa VI și la punctele 3, 4 și 5 din anexa VII în cazul în care stabilirea traseelor internaționale în cooperare cu administratorii rețelelor din țări terțe într-o rețea al cărei ecartament este diferit de principala rețea feroviară din cadrul Uniunii are un impact semnificativ asupra calendarului de alocare a capacităților în general.</p> <p>(7) Statele membre pot decide publicarea cadnului și a regulilor de tarife aplicabile în mod specific serviciilor de transport internațional de marfă provenind sau având ca destinație țări terțe, operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii, cu instrumente și termene diferite de cele prevăzute la articolul 29 alineatul (1), în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura o concurență loială.</p> <p>(8) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor capitolului IV infrastructura feroviară al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii și care conectează stațiile transfrontaliere ale unui stat membru cu teritoriul unei țări terțe.</p> <p>(8a) Pentru o perioadă de 10 ani de la 24 decembrie 2016, statele membre pot exclude de la aplicarea capitolului II și IV din prezenta directivă, cu excepția articolelor 10, 13 și 56, liniile de cale ferată izolate cu o lungime sub 500 km și cu ecartament diferit de cel al rețelei naționale principale, care asigură conexiunea cu o țară terță în care nu se aplică legislația Uniunii în domeniul feroviar și care sunt gestionate de un alt administrator de infrastructură decât rețeaua națională principală. Întreprinderile feroviare care operează exclusiv pe aceste linii pot fi excluse de la aplicarea capitolului II.</p> <p>Aceste excluderi pot fi reinvoite pentru perioade care nu depășesc cinci ani. Cu cel puțin 12 luni înainte de expirarea datei excluderii, un stat membru care intenționează să reinvoiască o excludere informează Comisia cu privire la intenția sa în acest sens. Comisia examinează dacă sunt îndeplinite în continuare condițiile pentru a beneficia de o excludere, prevăzute la primul paragraf. În cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite, Comisia adoptă prin acte de punere în aplicare decizia sa cu privire la încetarea excluderii. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).</p> <p>(9) Prezenta directivă, cu excepția articolului 6 alineatele (1) și (4) și a articolelor 10, 11, 12 și 28, nu se aplică întreprinderilor ale căror operațiuni comerciale se limitează la asigurarea serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin tuneluri pe sub mare sau la operațiuni de transport sub forma serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin astifei de tuneluri.</p>
--	--

<p>(10) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al capitolului II, cu excepția articolului 14, și al capitolului IV orice serviciu feroviar prestat în tranziție prin Uniune.</p> <p>(11) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al articolului 32 alineatul (4) trenurile care nu sunt dotate cu sistemul european de control al trenurilor (ETCS), sunt utilizate pentru servicii regionale pentru călători și au fost puse în circulație pentru prima dată înainte de 1985.</p> <p>(12) În cazul în care există deja un parteneriat public-privat, încheiat anterior datei de 16 iunie 2015 și partea privată din cadrul respectivului parteneriat este totodată o întreprindere feroviară responsabilă cu furnizarea de servicii de transport feroviar de călători pe infrastructură, statele membre pot continua să excludă o astfel de parte privată de la aplicarea articolelor 7, 7a și 7d și să limiteze dreptul de îmbarcare și de debarcare a călătorilor în cazul serviciilor operate de întreprinderile feroviare pe aceeași infrastructură ca serviciile de transport de călători furnizate de partea privată în cadrul parteneriatului public-privat.</p> <p>(13) Administratorii de infrastructură privați care fac parte dintr-un parteneriat public-privat încheiat înainte de 24 decembrie 2016 și care nu beneficiază de fonduri publice sunt excluși din domeniul de aplicare al articolului 7d, cu condiția ca împrumuturile și garanțiile financiare operate de administratorul de infrastructură să nu fie în beneficiul direct sau indirect al unor întreprinderi feroviare specifice.</p>	<p>Articolul 2. Definiții</p> <p>În sensul Codului, se stabilesc următoarele definiții: Administratorul infrastructurii - gestionarul infrastructurii, întreprindere care gestionează infrastructura feroviară prin prestarea serviciilor de acces (utilizarea) la infrastructură, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv gestionarea traficului, control-comandă, semnalizare și asigură dezvoltarea acesteia, în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii aprobate de Guvern;</p> <p>autorizație de siguranță - actul prin care se confirmă implementarea unui sistem de management al siguranței și îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru întreținerea și exploatarea în siguranță a infrastructurii feroviare de către Administratorul Infrastructurii;</p> <p>capacitate de infrastructură - posibilitatea de programare a traselor cerute pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă;</p> <p>cerințele esențiale - toate condițiile, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;</p> <p>certificat de siguranță - actul prin care se confirmă implementarea unui sistem de management al siguranței și îndeplinirea cerințelor stabilite în specificațiile tehnice de interoperabilitate, normelor de siguranță și altor reglementări relevante în scopul controlului riscurilor și efectuării operațiunilor de transport feroviar în siguranță de către întreprinderile de transport feroviar;</p> <p>contract de alocare a capacității - un contract, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale Administratorului Infrastructurii cu privire la capacitatea de infrastructură care trebuie alocată și la tariful care se aplică pe o durată, care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație,</p> <p>dezvoltarea infrastructurii - acțiunile, măsurile și lucrările întreprinse pentru construcția, reconstrucția sau modernizarea</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar. Consultant principal - Vasile Codreanu, Șef Serviciu - Roman Gapeev</p>	<p>Transpunerea integrală a prevederilor acestui articol vor fi transpuse prin acte normative de aplicare Codului</p>	<p>Parțial compatibil</p>
<p>1. „întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu prezenta directivă, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor pentru transportul feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea; sunt incluse de asemenea întreprinderile care asigură doar tracțiunea;</p> <p>2. „administratorul de infrastructură” înseamnă orice organism sau firmă responsabilă de operarea, întreținerea și reținerea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și responsabilă de participarea la dezvoltarea acesteia, în conformitate cu norme stabilite de statul membru în cadrul politicii sale generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii;</p> <p>2a. „dezvoltarea infrastructurii feroviare” înseamnă planificarea rețelei, planificarea financiară și a investițiilor, precum și construcția și modernizarea infrastructurii;</p> <p>2b. „operarea infrastructurii feroviare” înseamnă alocarea traselor, gestionarea traficului și tariful de infrastructură;</p> <p>2c. „întreținerea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrări care vizează păstrarea stării și a capacității infrastructurii existente;</p> <p>2d. „reînnoirea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrările majore de înlocuire pe infrastructura existentă care nu schimbă performanțele globale ale acesteia;</p> <p>2e. „modernizarea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrări majore de modificare a infrastructurii care îmbunătățesc performanțele globale ale acesteia.</p>	<p>Articolul 2. Definiții</p> <p>În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:</p> <p>1. „întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu prezenta directivă, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor pentru transportul feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea; sunt incluse de asemenea întreprinderile care asigură doar tracțiunea;</p> <p>2. „administratorul de infrastructură” înseamnă orice organism sau firmă responsabilă de operarea, întreținerea și reținerea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și responsabilă de participarea la dezvoltarea acesteia, în conformitate cu norme stabilite de statul membru în cadrul politicii sale generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii;</p> <p>2a. „dezvoltarea infrastructurii feroviare” înseamnă planificarea rețelei, planificarea financiară și a investițiilor, precum și construcția și modernizarea infrastructurii;</p> <p>2b. „operarea infrastructurii feroviare” înseamnă alocarea traselor, gestionarea traficului și tariful de infrastructură;</p> <p>2c. „întreținerea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrări care vizează păstrarea stării și a capacității infrastructurii existente;</p> <p>2d. „reînnoirea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrările majore de înlocuire pe infrastructura existentă care nu schimbă performanțele globale ale acesteia;</p> <p>2e. „modernizarea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrări majore de modificare a infrastructurii care îmbunătățesc performanțele globale ale acesteia.</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar. Consultant principal - Vasile Codreanu, Șef Serviciu - Roman Gapeev</p>	<p>Transpunerea integrală a prevederilor acestui articol vor fi transpuse prin acte normative de aplicare Codului</p>	<p>Parțial compatibil</p>

<p>2f. „funcții esențiale” ale administrării infrastructurii înseamnă luarea deciziilor în legătură cu alocarea traseelor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traseelor, precum și repararea traseelor individuale și luarea deciziilor privind infrastructura, inclusiv stabilirea și perceperea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarifare și cu cadrul de alocare a capacităților instituit de statele membre în conformitate cu articolele 29 și 39;</p> <p>3. „infrastructură feroviară” înseamnă elementele cuprinse în lista din anexa I;</p> <p>4. „servicii de transport internațional de marfă” înseamnă un serviciu de transport în care trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din componența trenului, iar diferitele secțiuni pot avea origini sau destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră;</p> <p>5. „serviciu de transport internațional de călători” înseamnă un serviciu de călători în cadrul căruia trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru și al cărui scop principal este acela de a transporta călătorii între stații aflate în state membre diferite; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din componența trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră;</p> <p>6. „servicii urbane și suburbane” înseamnă serviciile de transport al căror scop principal este de a răspunde cerințelor de transport ale unui centru urban sau ale unei suburbii, inclusiv ale unei suburbii transfrontaliere, și cerințelor de transport între un astfel de centru sau suburbie și zonele înconjurătoare;</p> <p>7. „servicii regionale” înseamnă serviciile de transport al căror scop principal este de a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni, inclusiv ale unei regiuni transfrontaliere;</p> <p>8. „tranzit” înseamnă traversarea teritoriului Uniunii, fără încălcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcare sau debarcare a călătorilor pe teritoriul Uniunii;</p> <p>9. „rută alternativă” înseamnă o altă rută între același punct de plecare și aceeași destinație în cazul în care există substituibilitate între cele două rute pentru prestarea serviciilor de transport de marfă sau de călători de către întreprinderea feroviară;</p> <p>10. „alternativă viabilă” înseamnă accesul la altă infrastructură de servicii care este acceptabil din punct de vedere economic pentru întreprinderea feroviară și care îi permite să presteze serviciile de transport de marfă sau de călători;</p> <p>11. „infrastructură de servicii” înseamnă instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentul, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unui sau mai multor servicii menționate la punctele 2-4 din anexa II;</p> <p>12. „operator al unei infrastructuri de servicii” înseamnă orice entitate publică sau privată responsabilă pentru gestionarea unei sau mai multor infrastructuri de servicii sau pentru prestarea unui sau mai multor servicii întreprinderilor feroviare menționate la punctele 2-4 din anexa II;</p>	<p>infrastructurii feroviare sau sistemelor și echipamentelor din componența acesteia.</p> <p>documente de referință al rețelei - documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenii, proceduri și criterii pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților, informații și cerințe tehnice pentru a putea solicita capacități de infrastructură;</p> <p>elemente constitutive de interoperabilitate - componente elementare, grup de componente, subsansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau destinat a fi încorporat într-un subsistem, inclusiv programe de calculator, de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar;</p> <p>funcții esențiale de gestionare a infrastructurii - luarea deciziilor privind alocarea traseelor (capacității de infrastructură), inclusiv definirea și evaluarea disponibilității, alocarea traseelor individuale, luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, determinarea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarifare și alocare a capacităților;</p> <p>grafic de circulație - datele care definesc toate deplasările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă pe perioada de valabilitate a acestui grafic;</p> <p>infrastructură feroviară - infrastructura căilor ferate și terenurile ocupate de aceasta, formată din ansamblul elementelor tehnologice, care include linii de cale ferată și alte structuri, stații de cale ferată, dispozitive de alimentare cu energie electrică, rețele de comunicații, sisteme de alarmă, centralizare și închiriere, sisteme de informații, comunicație și de control al traficului, clădiri (cu excepția clădirilor administrative) și echipamente prevăzute în prezentul Cod;</p> <p>infrastructură saturată -- secțiune sau un element al infrastructurii pentru care cerințele de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate în anumite perioade, chiar și după coordonarea diferitelor cereri de rezervare a acestor capacități;</p> <p>infrastructură de servicii - instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentele, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unui sau mai multor servicii de călători;</p> <p>Administratorul Infrastructurii sau de operatorul infrastructurii de servicii;</p> <p>întreprindere feroviară - este operator de transport feroviar, care poate fi orice întreprindere înregistrată în conformitate cu prezentul Cod, a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau pasageri, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderi care asigură doar tracțiunea, întrucât activitatea de tracțiune - activitatea și lucrările de reparație asupra infrastructurii menite să mențină starea acesteia în conformitate cu condițiile și parametrii stabiliți de cerințele normative privind exploatarea și siguranța infrastructurii feroviare;</p> <p>obligăție de servicii public - obligație impusă întreprinderii feroviare în interes economic general prin contract, cu scopul de a asigura populația cu servicii de transport feroviar de pasageri la un preț accesibil, care în lipsa subsidiilor, sunt nerentabile și nu prezintă interes comercial;</p> <p>obiective de siguranță (OS) - nivelurile minime de siguranță care trebuie să fie atinse de sistemul feroviar în ansamblu sau de diferite părți ale sistemului;</p> <p>operatorul unei infrastructuri de servicii - orice entitate publică sau privată responsabilă pentru gestionarea unei sau mai multor infrastructuri de servicii sau pentru prestarea unui sau mai multor servicii întreprinderilor feroviare;</p> <p>passager - persoană fizică care deține bilet perfectat pe numele său din numele ei, care deține dreptul de a se îmbarca în vehiculul feroviar, de a fi transportat de întreprinderea feroviară până la punctul de destinație indicat în bilet.</p> <p>profi rezonabil - rată a rentabilității capitalului propriu care ține seama de risc, inclusiv la adresa venutului sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii și mărima căruia se stabilește de Guvern.</p>
---	--

<p>13. „acord transfrontalier” înseamnă orice acord între două sau mai multe state membre sau între state membre și țări terțe cu scopul de a facilita prestarea de servicii de transport feroviar transfrontalier;</p>	<p>14. „licență” înseamnă autorizația acordată de o autoritate de acordare a licențelor unei întreprinderi, prin care i se recunoaște capacitatea de a presta servicii de transport feroviar în calitate de întreprindere feroviară, accesul calitatății poate să fie limitată la prestarea de anumite tipuri de servicii;</p>	<p>15. „autoritate de acordare a licențelor” înseamnă organismul însărcinat cu acordarea licențelor într-un stat membru;</p>	<p>16. „acord de natură contractuală” înseamnă un acord sau, mutatis mutandis, o înțelegere în cadrul unor măsuri administrative;</p>	<p>17. „profit rezonabil” înseamnă o rată a rentabilității capitalului propriu care ține seama de risc, inclusiv la adresa veniturii, sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii și este conformă cu rata medie din ultimii ani pentru sectorul în cauză;</p>	<p>18. „alocare” înseamnă repararea capacității de infrastructură feroviară de către administratorul infrastructurii;</p>	<p>19. „solicitant” înseamnă o întreprindere feroviară sau o grupare internațională de întreprinderi feroviare sau alte persoane fizice sau juridice sau entități, de exemplu autoritățile competente prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și încercătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități publice sau în interes comercial;</p>	<p>20. „infrastructură saturată” înseamnă un element al infrastructurii pentru care cererile de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate în anumite perioade, chiar și după coordonarea diferitelor cereri de rezervare a acestor capacități;</p>	<p>21. „plan de sporire a capacității” înseamnă o măsură sau o serie de măsuri însoțite de un calendar de punere în aplicare, vizând ameliorarea restricțiilor de capacitate care au condus la declararea unui element de infrastructură drept „infrastructură saturată”;</p>	<p>22. „coordonare” înseamnă procedura prin care administratorul infrastructurii și solicitanții încearcă să rezolve situațiile cererilor de rezervare concurente pentru capacitatea de infrastructură;</p>	<p>23. „acord-cadru” înseamnă un acord general obligatoriu din punct de vedere juridic, încheiat în temeiul dreptului public sau privat, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii cu privire la capacitățile de infrastructură care trebuie alocate și la tariful care se aplică pe o durată care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;</p>	<p>24. „capacitate de infrastructură” înseamnă posibilitatea de programare a traseelor cerute pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă;</p>	<p>25. „rețea” înseamnă întreaga infrastructură feroviară administrată de un administrator al infrastructurii;</p>	<p>registru național al vehiculelor feroviare (RNVF) – registrul gestionat de Autoritatea Feroviară, care include informațiile privind vehiculele feroviare cu drept de circulație pe rețeaua de cale ferată națională, persoanele fizice și juridice cu drept de proprietar sau posesie asupra vehiculului, numărul de înregistrare a vehiculului, documentația tehnică și entitatea responsabilă de întreținerea acestuia.</p>	<p>„sistem feroviar” – rețeaua formată din mai multe tipuri de linii de cale ferată inclusiv sisteme de management al traficului, de localizare, navigație și telecomunicații, și vehiculele feroviare;</p>	<p>„sistem de management al siguranței (SMS)” – organizarea și aranjamentele stabilite de un administrator de infrastructură sau de o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea în siguranță a operațiunilor sale;</p>	<p>„specificatii tehnice de interoperabilitate (STI)” – specificațiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare convenționale, astfel cum sunt definite în Cod;</p>	<p>„solicitant” – întreprindere feroviară, grup de întreprinderi feroviare, autorități implicate în realizarea contractelor de servicii publice de transport feroviar de pasageri și întreprinderile care realizează servicii de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități de transport feroviar;</p>	<p>„trafic internațional” – transport între Republica Moldova și alte țări, se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din componența trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze frontiera;</p>	<p>„trasa” – capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate;</p>	<p>„vehicul feroviar” – material rulant (locomotivă, vagon, automotor), echipament de reparare a liniei de cale ferată, mașină mobilă adecvată circulației pe linii de cale ferată, cu sau fără tracțiune, compus din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau părți ale acestor subsisteme.</p>	<p>„zona de exploatare” – zona cu terenuri necesare realizării transportului feroviar, ocupate de terasament, lucrări ingineresti (poduri, tunel, pasaje), cantioane și alte clădiri, instalații de comunicații feroviare, instalații de alimentare cu energie electrică, stații de cale ferată, și instalații de linie. Zona de exploatare cuprinde de asemenea zona de siguranță și zona de protecție a infrastructurii feroviare stabilite de Organul central de specialitate al administrației publice centrale responsabil de domeniul transportului feroviar în coordonare cu Agenția de Mediu;</p>	<p>„zonă de siguranță” – cuprinde fașile de teren situate de o parte și de alta a axei căii ferate, necesare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare și de siguranță a circulației, alte instalații de conducere operativă a circulației trenurilor, precum și a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului;</p>	<p>„zonă de protecție” – terenuri necesare pentru asigurarea integrității, rezistenței și stabilității construcțiilor, instalațiilor și altor obiecte de transport feroviar, precum și terenuri cu soluri alunecătoare, limitrofe terenurilor transportului feroviar, terenurile ocupate de plantații forestiere de protecție.</p>																																																								

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

26. „document de referință al rețelei” înseamnă documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților, inclusiv orice alte informații de acces fie necesare pentru a permite introducerea cererilor de capacitați de infrastructură;

27. „trasă” înseamnă capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate;

28. „grafic de circulație” înseamnă datele care definesc toate deplasările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă pe perioada de valabilitate a acestui grafic;

29. „linie de garare” înseamnă liniile destinate în mod specific garării temporare a vehiculelor feroviare între două comenzi;

30. „întreținere capitală” înseamnă lucrările care nu sunt efectuate de rutină, în cadrul operațiunilor de zi cu zi, și care necesită scoaterea vehiculului din funcțiune;

31. „întreprindere integrată vertical” înseamnă o întreprindere în cadrul căreia, în sensul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului:

- (a) un administrator de infrastructură este controlat de o întreprindere care, în același timp, controlează una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură;
- (b) un administrator de infrastructură este controlat de una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură, sau
- (c) una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură sunt controlate de un administrator de infrastructură.

Această înseamnă, de asemenea, o întreprindere constând din divizii distincte, inclusiv un administrator de infrastructură și una sau mai multe divizii care furnizează servicii de transport care nu au personalitate juridică distinctă.

În cazul în care un administrator de infrastructură și o întreprindere feroviară sunt pe deplin independente una față de cealaltă, însă amândouă sunt controlate în mod direct de un stat membru fără vreo entitate intermediară, acestea nu sunt considerate a constitui o întreprindere integrată vertical în sensul prezentei directive;

32. „parteneriat public-privat” înseamnă un acord cu caracter obligatoriu între organisme publice și una sau mai multe întreprinderi, altele decât administratorul principal de infrastructură al unui stat membru, în temeiul cărora întreprinderile construiesc și/sau finanțează, parțial sau total, infrastructura feroviară și/sau dobândesc dreptul de a exercita oricare dintre funcțiile enumerate la punctul 2 pentru o perioadă predefinită. Acordul poate lua orice formă cu caracter juridic obligatoriu prevăzută în dreptul intern.

33. „consiliul de administrație” înseamnă organismul de nivel înalt al unei întreprinderi care îndeplinește funcții executive și administrative, responsabil și răspunzător pentru administrarea cotidiană a întreprinderii;

<p>34. „consiliul de supraveghere” înseamnă organismul de cel mai înalt nivel al unei întreprinderi care îndeplinește atribuții de supraveghere, inclusiv exercitarea controlului asupra consiliului de administrație și a deciziilor strategice generale privind întreprinderea;</p> <p>35. „bilet direct” înseamnă biletul sau biletele de transport care reprezintă un contract pentru servicii de transport feroviar succesive executate de către una sau mai multe întreprinderi feroviare;</p> <p>36. „servicii de transport de călători de mare viteză” înseamnă servicii de transport feroviar de călători efectuate fără opriți intermediare între două locuri separate cel puțin de o distanță mai mare de 200 de km, pe linii special concepute pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general de cel puțin 250 km/h și care funcționează în medie la aceste viteze.</p>				
<p>Art. 4. Independența întreprinderilor feroviare și a administratorilor infrastructurii</p> <p>(1) Statele membre se asigură că, în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al activităților sale administrative, economice și contabile, întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii au autonomie financiară și dețin conturi bancare în instituțiile financiare și după caz, conturi bancare în contul unic trezorerial al Ministerului Finanțelor.</p> <p>(2) Întrinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii pot avea forma organizatorico-juridică de societate pe acțiuni, societate cu răspundere limitată sau întreprindere de stat.</p> <p>(4) Întrinderile feroviare pot efectua servicii de transport de pasageri și mărfuri pe calea ferată, cu condiția respectării reglementărilor Codului.</p>	<p>Articolul 9. Independența între administrarea infrastructurii și a întreprinderilor feroviare</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare sunt independente între ele în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al activităților sale administrative, economice și contabile.</p> <p>(2) Întrinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii au autonomie financiară și dețin conturi bancare în instituțiile financiare și după caz, conturi bancare în contul unic trezorerial al Ministerului Finanțelor.</p> <p>(3) Întrinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii pot avea forma organizatorico-juridică de societate pe acțiuni, societate cu răspundere limitată sau întreprindere de stat.</p> <p>(4) Întrinderile feroviare pot efectua servicii de transport de pasageri și mărfuri pe calea ferată, cu condiția respectării reglementărilor Codului.</p>	<p>Articolul II. Administrarea întreprinderilor de transport feroviar conform principiilor comerciale</p> <p>(1) Întrinderile feroviare sunt administrate conform principiilor și reglementărilor aplicate societăților comerciale.</p> <p>(2) Administrarea conform principiilor comerciale se aplică și întreprinderilor feroviare care prestează servicii de transport feroviar în cadrul obligațiilor de servicii publice, realizate în baza unor contracte de servicii publice încheiate cu Ministerul.</p> <p>(3) În scopul realizării echilibrului financiar, obiectivelor tehnice și comerciale, întreprinderile feroviare, își întocmesc planurile de afaceri proprii, inclusiv programele de investiții și de finanțare cu indicarea obiectivelor și mijloacelor de atingere a obiectivelor.</p> <p>(4) Întrinderile feroviare în măsura în care nu contravin cadrului normativ în vigoare, sunt în drept:</p> <p>a) să își stabilească organizarea internă;</p> <p>b) să introducă și să sisteze servicii pe piața serviciilor de transport feroviar;</p> <p>c) să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;</p> <p>d) să sisteze prestarea unui serviciu, pe o linie sau într-o stație atunci când acest serviciu nu este profitabil, cu excepția cazului în care acest serviciu este convenit în cadrul unui contract de servicii publice;</p> <p>e) să își extindă cota de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte tehnici manageriale inovatoare.</p>	<p>Articolul II. Administrarea întreprinderilor de transport feroviar conform principiilor comerciale</p> <p>(1) Întrinderile feroviare sunt administrate conform principiilor și reglementărilor aplicate societăților comerciale.</p> <p>(2) Administrarea conform principiilor comerciale se aplică și întreprinderilor feroviare care prestează servicii de transport feroviar în cadrul obligațiilor de servicii publice, realizate în baza unor contracte de servicii publice încheiate cu Ministerul.</p> <p>(3) În scopul realizării echilibrului financiar, obiectivelor tehnice și comerciale, întreprinderile feroviare, își întocmesc planurile de afaceri proprii, inclusiv programele de investiții și de finanțare. Respectiv planurile sunt concepute pentru a realiza, la nivelul întreprinderii, echilibrul financiar și alte obiective tehnice, comerciale și financiare ale gestionării; planurile indică, de asemenea, mijloacele de atingere a acestor obiective.</p> <p>(3) Prin trimitere la orientările de politică generală emise de fiecare stat membru și în cadrul cont de planurile și contractele naționale (care pot fi multianuale), inclusiv planurile de investiții și de finanțare, întreprinderile feroviare sunt, în special, libere:</p> <p>(a) să își stabilească organizarea internă, fără să aducă atingere dispozițiilor articolelor 7, 29 și 39;</p> <p>(b) să controleze furnizarea și scoaterea pe piață a serviciilor și să fixeze prețurile acestora;</p> <p>(c) să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii.</p>	<p>Art. 5. Administrarea întreprinderilor feroviare conform principiilor comerciale</p> <p>(1) Statele permit întreprinderilor feroviare să își adapteze activitățile în funcție de piață și să gestioneze aceste activități în cadrul propriilor organisme administrative, în interesul furnizării de servicii eficiente și corespunzătoare la cel mai scăzut cost posibil pentru calitatea serviciului solicitat.</p> <p>Întreprinderile feroviare sunt administrate conform principiilor care se aplică societăților comerciale, indiferent de cine sunt deținute. Acest lucru este valabil, de asemenea, și pentru obligațiile de servicii publice care le sunt impuse de statele membre și pentru contractele de servicii publice pe care le încheie cu autoritățile competente ale statului.</p> <p>(2) Întrinderile feroviare își întocmesc planurile de afaceri proprii, inclusiv programele de investiții și de finanțare. Respectiv planurile sunt concepute pentru a realiza, la nivelul întreprinderii, echilibrul financiar și alte obiective tehnice, comerciale și financiare ale gestionării; planurile indică, de asemenea, mijloacele de atingere a acestor obiective.</p> <p>(3) Prin trimitere la orientările de politică generală emise de fiecare stat membru și în cadrul cont de planurile și contractele naționale (care pot fi multianuale), inclusiv planurile de investiții și de finanțare, întreprinderile feroviare sunt, în special, libere:</p> <p>(a) să își stabilească organizarea internă, fără să aducă atingere dispozițiilor articolelor 7, 29 și 39;</p> <p>(b) să controleze furnizarea și scoaterea pe piață a serviciilor și să fixeze prețurile acestora;</p> <p>(c) să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii.</p>
	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>		

<p>(d) să își extindă cota de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte orice tehnică managerială inovatoare;</p> <p>(e) să stabilească noi activități în domeniul asociate domeniului feroviar.</p> <p>Acces alineat nu aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.</p> <p>(4) În pofida alineatului (3), acționarii întreprinderilor feroviare aflate în proprietate publică sau sub control public pot solicita ca aprobarea lor prealabilă să fie necesară pentru deciziile majore legate de gestionarea activității, în același mod cu acționarii societăților comerciale pe acțiuni, în temeiul dispozițiilor din dreptul societăților comerciale al statelor membre. Dispozițiile prezentei articole nu aduc atingere competențelor organismelor de supraveghere în temeiul dreptului societăților comerciale al statelor membre în ceea ce privește numirea membrilor consiliului de administrație.</p>	<p>Art. 6. Separarea conturilor</p> <p>(1) Statele membre se asigură că se în conturi de profituri și pierderi și bilanțuri separate și că acestea se publică, pe de o parte, pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderile feroviare și, pe de altă parte, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare. Fondurile publice alocate unuia dintre aceste două sectoare de activitate nu sunt transferate celuiălalt.</p> <p>(2) În sensul prezentei articole, statele membre care aplică articolul 7a alineatul (3) solicită ca întreprinderea să fie organizată în diviziuni distincte care să nu aibă personalitate juridică distinctă în cadrul aceleiași întreprinderi.</p> <p>(3) Statele membre se asigură că se în și se publică conturi de profit și pierderi și bilanțuri separate, pe de o parte în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și, pe de altă parte, în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport de călători. Fondurile publice plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport ca servicii publice se prezintă separat, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, în contabilitatea aferentă și nu sunt transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.</p> <p>(4) Conturile diferitelor sectoare de activitate menționate la alineatele (1) și (3) se în așa fel încât să permită monitorizarea inerciției de transfer al subvențiilor alocate unui sector de activitate la un altul;</p> <p>(5) Monitorizarea utilizării veniturilor din tarife de utilizare a infrastructurii și din alte activități comerciale.</p>	<p>Articolul 12. Separarea conturilor</p> <p>(1) Bilanțurile, situațiile de profit și pierderi pentru activitățile legate de prestarea serviciilor de transport, se gestionează și se publică separat de cele pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare.</p> <p>(2) Subvențiile alocate unuia dintre aceste două sectoare de activitate nu pot fi transferate celuiălalt.</p> <p>(3) Întreprinderile feroviare înregistrează veniturile și costurile pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri separat de cele pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport feroviar de pasageri și le prezintă anual Autorității Feroviare.</p> <p>(4) Subvențiile pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport ca obligații de servicii publice se prezintă separat conform procedurilor stabilite de Ministerul Finanțelor, și nu pot fi transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.</p> <p>(5) Conturile diferitor sectoare de activitate menționate la alineatele (1) se în așa fel încât să permită:</p> <p>a) monitorizarea inerciției de transfer al subvențiilor alocate unui sector de activitate la un altul;</p> <p>b) monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii și din alte activități comerciale.</p>	<p>Articolul 13. Independența Administratorului Infrastructurii</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii este independent la luarea deciziilor în legătură cu funcțiile esențiale.</p> <p>(2) Membrii organelor de conducere al Administratorului Infrastructurii acționează în mod nediscriminatoriu și imparțial, evitând conflictele de interese.</p> <p>(3) Administratorul Infrastructurii trebuie să fie organizat ca o entitate distinctă în mod legal de orice întreprindere feroviară.</p> <p>(4) Aceleași persoane nu pot fi numite sau angajate concomitent:</p> <p>a) ca membri ai organelor de conducere al Administratorului Infrastructurii și al unei întreprinderi feroviare;</p> <p>b) ca persoane responsabile cu luarea deciziilor cu privire la funcțiile esențiale și ca membri ai organelor de conducere al unei întreprinderi feroviare;</p> <p>(5) În cazul în care sistemele de informații sunt comune diferitor entități, dreptul de acces la informații sensibile din punct de vedere</p>	<p>Compatibil</p>
<p>(d) să își extindă cota de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte orice tehnică managerială inovatoare;</p> <p>(e) să stabilească noi activități în domeniul asociate domeniului feroviar.</p> <p>Acces alineat nu aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.</p> <p>(4) În pofida alineatului (3), acționarii întreprinderilor feroviare aflate în proprietate publică sau sub control public pot solicita ca aprobarea lor prealabilă să fie necesară pentru deciziile majore legate de gestionarea activității, în același mod cu acționarii societăților comerciale pe acțiuni, în temeiul dispozițiilor din dreptul societăților comerciale al statelor membre. Dispozițiile prezentei articole nu aduc atingere competențelor organismelor de supraveghere în temeiul dreptului societăților comerciale al statelor membre în ceea ce privește numirea membrilor consiliului de administrație.</p>	<p>Art. 6. Separarea conturilor</p> <p>(1) Statele membre se asigură că se în conturi de profituri și pierderi și bilanțuri separate și că acestea se publică, pe de o parte, pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderile feroviare și, pe de altă parte, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare. Fondurile publice alocate unuia dintre aceste două sectoare de activitate nu sunt transferate celuiălalt.</p> <p>(2) În sensul prezentei articole, statele membre care aplică articolul 7a alineatul (3) solicită ca întreprinderea să fie organizată în diviziuni distincte care să nu aibă personalitate juridică distinctă în cadrul aceleiași întreprinderi.</p> <p>(3) Statele membre se asigură că se în și se publică conturi de profit și pierderi și bilanțuri separate, pe de o parte în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și, pe de altă parte, în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport de călători. Fondurile publice plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport ca servicii publice se prezintă separat, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, în contabilitatea aferentă și nu sunt transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.</p> <p>(4) Conturile diferitelor sectoare de activitate menționate la alineatele (1) și (3) se în așa fel încât să permită monitorizarea inerciției de transfer al fondurilor publice plătite unui sector de activitate la un altul și monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii și a excelențelor din alte activități comerciale.</p>	<p>Art. 7. Independența administratorului de infrastructură</p> <p>(1) Statele membre se asigură că administratorul de infrastructură este responsabil cu operarea, întreținerea și reînnoirea unei rețele și că îi este incredințată dezvoltarea infrastructurii feroviare pe respectiva rețea, în conformitate cu dreptul intern.</p> <p>Statele membre se asigură că nicio altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical nu exercită o influență decisivă asupra deciziilor baze de administratorul de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale.</p> <p>Statele membre se asigură că membrii consiliului de supraveghere și ai consiliului de administrație al administratorului de infrastructură și administratorii afiliați direct în subordinea lor acționează în mod nediscriminatoriu și că imparțialitatea lor nu este afectată de niciun conflict de interese.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>(2) Statele membre se asigură că administratorul de infrastructură este organizat sub forma unei entități distincte din punct de vedere juridic de orice întreprindere feroviară, iar în cadrul întreprinderilor integrate vertical, de orice alte entități juridice din interiorul întreprinderii.</p> <p>(3) Statele membre se asigură că aceleași persoane nu pot fi angajate sau numite simultan:</p> <p>(a) ca membri ai consiliului de administrație al unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de administrație al unei întreprinderi feroviare;</p> <p>(b) ca persoane responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale și ca membri ai consiliului de administrație al unei întreprinderi feroviare;</p> <p>(c) în cazul în care există un consiliu de supraveghere, ca membri ai consiliului de supraveghere al unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de supraveghere al unei întreprinderi feroviare;</p> <p>(d) ca membri ai consiliului de supraveghere al unei întreprinderi care face parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare, cât și asupra unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de administrație al respectivului administrator de infrastructură.</p> <p>(4) În cadrul întreprinderilor integrate vertical, membrii consiliului de administrație al administratorului de infrastructură, precum și persoanele responsabile de luarea deciziilor privind funcțiile esențiale nu primesc nicio remunerație bazată pe performanță din partea niciunei alte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical și nu primesc nicio primă legată în principal de performanța financiară a unor anumite întreprinderi feroviare. Cu toate acestea, le pot fi oferite stimulente legate de performanța globală a sistemului feroviar.</p> <p>(5) În cazul în care sistemele de informații sunt comune mai multor entități din cadrul unei întreprinderi integrate vertical, accesul la informațiile sensibile referitoare la funcțiile esențiale este limitat la personalul autorizat al administratorului de infrastructură. Informațiile sensibile nu sunt comunicate altor entități din cadrul unei întreprinderi integrate vertical.</p> <p>(6) Dispozițiile de la alineatul (1) din prezentrul articol se aplică fără a aduce atingere drepturilor decizionale ale statelor membre în ceea ce privește dezvoltarea și finanțarea infrastructurii feroviare și competențelor statelor membre în ceea ce privește finanțarea și tariful infrastructurii, precum și alocarea capacităților, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (2), precum și la articolele 8, 29 și 39.</p>	<p>comercial referitoare la funcțiile esențiale se oferă personalului Administratorului Infrastructurii, autorizat în baza încheierii unui acord de confidențialitate.</p> <p>(6) Informațiile sensibile din punct de vedere comercial referitoare la funcțiile esențiale nu pot fi transmise altor entități.</p>		
	<p>Articolul 14. Independența funcțiilor esențiale</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii are independență organizatorică și decizională în ceea ce privește funcțiile esențiale.</p> <p>(2) În sensul alineatului (1), se aplică următoarele condiții:</p> <p>a) o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică nu poate să exercite o influență decisivă asupra Administratorului Infrastructurii în ceea ce privește funcțiile esențiale;</p>	<p>Art. 7a. Independența funcțiilor esențiale</p> <p>(1) Statele membre se asigură că, în ceea ce privește funcțiile esențiale, administratorul de infrastructură beneficiază de independență organizațională și decizională în limitele prevăzute la articolul 4 alineatul (2), precum și la articolele 29 și 39.</p> <p>(2) Pentru aplicarea alineatului (1), statele membre se asigură, în special, că:</p>	<p>Compatibil</p>

<p>(a) o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică nu exercită o influență decisivă asupra administratorului de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale, fără a aduce atingere rolului statelor membre în ceea ce privește stabilirea cadrului de tarify și a cadrului de alocare a capacităților, precum și a regulilor specifice de tarify în conformitate cu articolele 29 și 39;</p> <p>(b) o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate verticale nu exercită o influență decisivă asupra numirilor și destinațiilor persoanelor responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale;</p> <p>(c) mobilitatea persoanelor care sunt responsabile de funcțiile esențiale nu creează conflicte de interese.</p> <p>(3) Statele membre pot decide să tarify infrastructurii și alocarea traseelor sunt realizate de un organism de tarify și/sau un organism de alocare care sunt independente de orice întreprindere feroviară în ceea ce privește forma lor juridică, organizarea și procesul decizional. În acest caz, statele membre pot decide să nu aplice dispozițiile de la articolul 7 alineatul (2) și articolul (3) litera (c) și (d).</p> <p>Articolul 7 alineatul (3) litera (a) și articolul 7 alineatul (4) se aplică mutatis mutandis șefilor de divizii însărcinate cu administrarea infrastructurii și furnizarea de servicii de transport feroviar.</p> <p>(4) Acele dispoziții ale prezentei directive care se referă la funcțiile esențiale ale unui administrator de infrastructură se aplică organismului de tarify și/sau organismului de alocare independente.</p> <p>Art. 7b. Imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii</p>	<p>b) o întreprindere feroviară nu poate să influențeze asupra numirilor și concedierilor persoanelor responsabile de luarea deciziilor cu privire la funcțiile esențiale de gestionare a infrastructurii;</p> <p>c) la desemnarea persoanelor în funcții responsabile de funcțiile esențiale se va evita orice conflict de interese.</p>	<p>Articolul 15. Imparțialitatea Administratorului Infrastructurii în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii</p> <p>(1) Funcțiile de gestionare a traficului și de planificare a întreținerii se exercită într-o manieră transparentă și nediscriminatorie, iar persoanele responsabile de luarea deciziilor cu privire la aceste funcții nu trebuie să fie afectate de conflictele de interese.</p> <p>(2) În cazul perturbării traficului Administratorul Infrastructurii comunică neîntârziat despre situația survenită întreprinderilor feroviare afectate.</p> <p>(3) Administratorul Infrastructurii în cazul acordării accesului suplimentar la procesul de gestionare al traficului, prestează acest serviciu întreprinderilor feroviare vizate în mod transparent și nediscriminatoriu.</p> <p>(4) În procesul de planificare pe termen lung a lucrărilor majore de întreținere și/sau reînnoire a infrastructurii feroviare, Administratorul Infrastructurii consultă solicitanții și ține cont de propunerile acestora.</p> <p>(5) Administratorul Infrastructurii efectuează programarea lucrărilor de întreținere în mod nediscriminatoriu.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul de infrastructură poate:</p> <p>(a) să externalizeze anumite funcții către o altă entitate, dacă acesta din urmă nu este o întreprindere feroviară și nu este controlată de o întreprindere feroviară. În cadrul unei întreprinderi integrate verticale, funcțiile esențiale nu sunt externalizate către nicio altă entitate a întreprinderii integrate verticale, cu excepția cazului în care o astfel de entitate exercită exclusiv funcții esențiale.</p> <p>(b) să externalizeze execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind dezvoltarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare unor</p>	<p>Art. 7c. Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură</p> <p>(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul de infrastructură poate:</p> <p>(a) să externalizeze anumite funcții către o altă entitate, dacă acesta din urmă nu este o întreprindere feroviară și nu este controlată de o întreprindere feroviară. În cadrul unei întreprinderi integrate verticale, funcțiile esențiale nu sunt externalizate către nicio altă entitate a întreprinderii integrate verticale, cu excepția cazului în care o astfel de entitate exercită exclusiv funcții esențiale.</p> <p>(b) să externalizeze execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind dezvoltarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare unor</p>	<p>Art. 7c. Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură</p> <p>(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul de infrastructură poate:</p> <p>(a) să externalizeze anumite funcții către o altă entitate, dacă acesta din urmă nu este o întreprindere feroviară și nu este controlată de o întreprindere feroviară. În cadrul unei întreprinderi integrate verticale, funcțiile esențiale nu sunt externalizate către nicio altă entitate a întreprinderii integrate verticale, cu excepția cazului în care o astfel de entitate exercită exclusiv funcții esențiale.</p> <p>(b) să externalizeze execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind dezvoltarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare unor</p>	<p>Incompatibil</p>
<p>Art. 7c. Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură</p> <p>(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul de infrastructură poate:</p> <p>(a) să externalizeze anumite funcții către o altă entitate, dacă acesta din urmă nu este o întreprindere feroviară și nu este controlată de o întreprindere feroviară. În cadrul unei întreprinderi integrate verticale, funcțiile esențiale nu sunt externalizate către nicio altă entitate a întreprinderii integrate verticale, cu excepția cazului în care o astfel de entitate exercită exclusiv funcții esențiale.</p> <p>(b) să externalizeze execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind dezvoltarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare unor</p>	<p>Art. 7c. Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură</p> <p>(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul de infrastructură poate:</p> <p>(a) să externalizeze anumite funcții către o altă entitate, dacă acesta din urmă nu este o întreprindere feroviară și nu este controlată de o întreprindere feroviară. În cadrul unei întreprinderi integrate verticale, funcțiile esențiale nu sunt externalizate către nicio altă entitate a întreprinderii integrate verticale, cu excepția cazului în care o astfel de entitate exercită exclusiv funcții esențiale.</p> <p>(b) să externalizeze execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind dezvoltarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare unor</p>	<p>Art. 7c. Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură</p> <p>(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul de infrastructură poate:</p> <p>(a) să externalizeze anumite funcții către o altă entitate, dacă acesta din urmă nu este o întreprindere feroviară și nu este controlată de o întreprindere feroviară. În cadrul unei întreprinderi integrate verticale, funcțiile esențiale nu sunt externalizate către nicio altă entitate a întreprinderii integrate verticale, cu excepția cazului în care o astfel de entitate exercită exclusiv funcții esențiale.</p> <p>(b) să externalizeze execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind dezvoltarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare unor</p>	<p>Compatibil</p>

Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură este inoportună pentru o rețea mică precum cea a Republicii Moldova.

<p>întreprinderi feroviare sau unor societăți care controlează întreprinderea feroviară sau sunt controlate de întreprinderea feroviară.</p> <p>Administratorul de infrastructură își păstrează competența de supraveghere și definește responsabilitatea ultimă pentru exercitarea funcțiilor descrise la articolul 3 alineatul (2). Orice entitate care îndeplinește funcțiile esențiale respectă articolele 7, 7a, 7b și 7d.</p> <p>(2) Prin derogare de la articolul 7 alineatul (1), funcțiile privind gestionarea infrastructurii pot fi îndeplinite de administratorii de infrastructură, inclusiv de pași la acordurile de parteneriat public-privat, cu condiția ca toate aceste entități să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 7 alineatele (2)-(6), precum și la articolele 7a, 7b și 7d și să își asume responsabilitatea deplină pentru exercitarea funcțiilor în cauză.</p> <p>(3) În cazul în care funcțiile esențiale nu sunt atribuite unui furnizor de energie, acesta este scutit de normele aplicabile administratorilor de infrastructură, sub rezerva asigurării, respectării dispozițiilor relevante privind dezvoltarea rețelei, în special ale articolului 8.</p> <p>(4) Sub rezerva supravegherii de către organismul de reglementare sau orice alt organism competent independent stabilit de statele membre, administratorul de infrastructură poate încheia acorduri de cooperare cu una sau mai multe întreprinderi feroviare în mod nediscriminatoriu și în scopul obținerii unor avantaje pentru clienți, precum reducerea costurilor sau îmbunătățirea performanței pe partea de rețea care face obiectul acordului.</p> <p>Organismul respectiv monitorizează executarea unor astfel de acorduri și poate, în cazuri justificate, să recomande denunțarea acestora.</p>					<p>Art. 7d. Transparența financiară.</p> <p>(1) Concomitent cu respectarea procedurilor naționale aplicabile în fiecare stat membru, veniturile din activitățile de administrare a rețelei de infrastructură, inclusiv fondurile publice, pot fi utilizate de administratorul de infrastructură numai pentru a-și finanța propria afacere, inclusiv pentru rambursarea împrumuturilor sale. Administratorul de infrastructură poate, de asemenea, să utilizeze aceste venituri pentru a plăti dividende proprietarilor întreprinderii, printre care se pot număra acționarii privați, dar nu și întreprinderile care fac parte din-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare cât și asupra respectivului administrator de infrastructură.</p> <p>(2) Administratorii de infrastructură nu acordă împrumuturi întreprinderilor feroviare, nici direct, nici indirect.</p> <p>(3) Întreprinderile feroviare nu acordă împrumuturi administratorilor de infrastructură, nici direct, nici indirect.</p> <p>(4) Împrumuturile între entitățile juridice ale unei întreprinderi integrate vertical sunt acordate, plătite și rambursate la prețurile și în condițiile pieței, reflectând profilul de risc individual al entității în cauză.</p> <p>(5) Împrumuturile între entitățile juridice ale unei întreprinderi integrate vertical, care nu fost acordate înainte de 24 decembrie 2016 continuă până la data scadenței acestora, cu condiția să fi fost contractate la prețurile pieței și să fie în mod efectiv plătite și rambursate.</p> <p>(6) Orice servicii furnizate de alte entități juridice ale unei întreprinderi integrate vertical administratorului de infrastructură se</p>
			<p>Compatibilit</p>		<p>Articolul 16. Condiții de utilizare a veniturilor Administratorului Infrastructurii</p> <p>(1) Veniturile din activitățile de gestionare a infrastructurii feroviare se utilizează de către Administratorul Infrastructurii doar în scopul asigurării funcționării infrastructurii feroviare, inclusiv pentru întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, pentru rambursarea împrumuturilor contractate.</p> <p>(2) Administratorul Infrastructurii nu achită dividende acționarilor societății. Profitul obținut din gestionarea infrastructurii se utilizează pentru dezvoltarea infrastructurii și înnoirea echipamentelor de întreținere a infrastructurii.</p> <p>(3) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare nu acordă împrumuturi unul altuia.</p> <p>(4) Datorită Administratorului Infrastructurii trebuie să fie separate de datorile altor entități, întreprinderi feroviare.</p> <p>Articolul 17. Finanțarea infrastructurii feroviare</p> <p>(1) Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură dezvoltarea infrastructurii feroviare, conform Programului național de infrastructură feroviară aprobat de Guvern, în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală.</p> <p>(2) Costurile anuale de funcționare a infrastructurii feroviare se prognozează de către Administratorul Infrastructurii pe baza traficului contractat cu întreprinderile feroviare, a normativelor tehnice de întreținere, reparație a infrastructurii feroviare și a proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a infrastructurii conform Programului național de infrastructură feroviară aprobat de Guvern.</p>

<p>finanzează pe bază de contracte și sunt achitate fie la prețurile pieței, fie la prețuri care reflectă costul producției plus o marjă rezonabilă de profit.</p> <p>(7) Datoriile atribuite administratorului de infrastructură sunt separate în mod clar de datoriile atribuite altor entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical. Aceste datorii sunt rambursate separat. Acest lucru nu împiedică efectuarea plății finale a datoriei prin intermediul întreprinderii care face parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare, cât și asupra unui administrator de infrastructură, sau prin intermediul unei alte entități din cadrul întreprinderii.</p> <p>(8) Contabilitatea administratorului de infrastructură și a celorlalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical este ținută într-un mod care garantează respectarea prezentului articol și care permite existența contabilității separate și a unor circuite financiare transparente în cadrul întreprinderii.</p> <p>(9) În cadrul întreprinderilor integrate vertical, administratorul de infrastructură ține evidențe detaliate ale oricăror raporturi comerciale și financiare cu alte entități juridice din cadrul întreprinderii respective.</p> <p>(10) Atunci când funcțiile esențiale sunt îndeplinite de un organism independent de tarifar și/sau un organism de alocare în conformitate cu articolul 7a alineatul (3), iar statele membre nu aplică articolul 7 alineatul (2), dispozițiile prezentului articol se aplică mutatis mutandis.</p> <p>Trimiterile în cadrul prezentului articol la administratorul de infrastructură, la întreprinderea feroviară și la alte entități juridice dintr-o întreprindere integrată vertical se interpretează ca trimiteri la respectivele divizii ale întreprinderii. Conformitatea cu cerințele prevăzute la prezentul articol este demonstrată în conturile separate ale respectivelor divizii ale întreprinderii.</p>	<p>(3) Asigurarea funcționării infrastructurii feroviare, inclusiv întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare se realizează de către Administratorul Infrastructurii din contul:</p> <p>a) veniturilor din prestarea serviciilor de utilizare a infrastructurii feroviare;</p> <p>b) finanșărilor externe nerambursabile;</p> <p>c) credite interne și credite externe recreditate de stat conform procedurilor aprobate de Guvern;</p> <p>d) subsidiilor/alocațiilor de la bugetul de stat;</p> <p>e) altor venituri legale.</p> <p>(4) În cazul unor calamități naturale, dezastre sau evenimente pe calea ferată, elementele afectate ale infrastructurii vor fi reparate în funcțiune în cel mai scurt timp, utilizându-se resursele ce pot fi mobilizate în acest scop.</p> <p>(5) Cheltuielile cauzate de repunerea în funcțiune a infrastructurii feroviare publice, afectată ca urmare a unor calamități naturale, dezastre sau evenimente pe calea ferată se acoperă de la bugetul de stat, în cazul în care sursa de finanțare este determinată în conformitate cu prevederile alineatului (1) și (4).</p>	<p>Art. 7c. Mecanisme de coordonare</p> <p>Statele membre se asigură că sunt instituite mecanisme de coordonare adecvate care să asigure coordonarea între administratorii principali de infrastructură și toate întreprinderile feroviare interesate, precum și toți candidații cunoscuți și intereseți menționați la articolul 8 alineatul (3). Dacă este cazul, reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă și de călători și autoritățile naționale, locale sau regionale sunt invitați să participe. Organismul de reglementare în cauză poate participa în calitate de observator. Coordonarea se referă, printre altele, la:</p> <p>(a) necesitățile solicitanților privind întreținerea și dezvoltarea capacității de infrastructură;</p> <p>(b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în acordurile contractuale menționate la articolul 30 și al stimulentei menționate la articolul 30 alineatul (1) și aplicarea lor;</p> <p>(c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27;</p> <p>(d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;</p> <p>(e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de administratorul de infrastructură.</p> <p>Administratorul de infrastructură întocmește și publică orientări privind coordonarea, în consultare cu părțile interesate. Coordonarea are loc cel puțin o dată pe an, iar administratorul de infrastructură</p>
<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 46. Mecanismul și procedura de coordonare</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii instituie un mecanism de coordonare cu întreprinderile feroviare interesate și toți candidații cunoscuți și intereseți. Coordonarea se referă la:</p> <p>a) necesitățile solicitanților privind întreținerea și dezvoltarea capacității de infrastructură;</p> <p>b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în contractele prin care se acordă accesul la utilizarea infrastructurii și al stimulentei menționate la articolul 30 alineatul (3) și aplicarea lor;</p> <p>c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei;</p> <p>d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;</p> <p>e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de Administratorul Infrastructurii.</p> <p>(2) Administratorul Infrastructurii organizează ședințe de coordonare cel puțin o dată pe an și invită pentru participare Organul de reglementare în calitate de observator.</p> <p>(3) În procesul de planificare, Administratorul Infrastructurii la examinarea cererilor adresate pentru accesei trasă (capacitate de infrastructură) aplică procedura de coordonare a cererilor pentru a asigura cea mai bună concordanță a tuturor cerințelor.</p> <p>(4) Pentru situații care necesită coordonare, Administratorul Infrastructurii are dreptul, în limite de timp rezonabile, să propună capacități ale infrastructurii diferite de cele solicitate.</p>	<p>Art. 7c. Mecanisme de coordonare</p> <p>Statele membre se asigură că sunt instituite mecanisme de coordonare adecvate care să asigure coordonarea între administratorii principali de infrastructură și toate întreprinderile feroviare interesate, precum și toți candidații cunoscuți și intereseți menționați la articolul 8 alineatul (3). Dacă este cazul, reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă și de călători și autoritățile naționale, locale sau regionale sunt invitați să participe. Organismul de reglementare în cauză poate participa în calitate de observator. Coordonarea se referă, printre altele, la:</p> <p>(a) necesitățile solicitanților privind întreținerea și dezvoltarea capacității de infrastructură;</p> <p>(b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în acordurile contractuale menționate la articolul 30 și al stimulentei menționate la articolul 30 alineatul (1) și aplicarea lor;</p> <p>(c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27;</p> <p>(d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;</p> <p>(e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de administratorul de infrastructură.</p> <p>Administratorul de infrastructură întocmește și publică orientări privind coordonarea, în consultare cu părțile interesate. Coordonarea are loc cel puțin o dată pe an, iar administratorul de infrastructură</p>

<p>publică pe site-ul său o prezentare generală a activităților desfășurate în temeiul prezentului articol.</p> <p>Coordonarea în temeiul prezentului articol nu aduce atingere dreptului solicitanților de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare și nici competențelor organismului de reglementare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 56.</p>				
<p>Art. 7f. Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură</p> <p>(1) În scopul de a facilita furnizarea de servicii feroviare eficiente și eficace în cadrul Uniunii, statele membre se asigură că administratorii lor principali de infrastructură participă și cooperează în cadrul unei rețele, care se întrunește periodic pentru a:</p> <p>(a) dezvolta infrastructura feroviară a Uniunii;</p> <p>(b) sprijini punerea în aplicare rapidă și eficientă a spațiului feroviar unic european;</p> <p>(c) face schimb de bune practici;</p> <p>(d) monitoriza și analiza comparativ rezultatele;</p> <p>(e) contribuie la activitățile de monitorizare a pieței menționate la articolul 15;</p> <p>(f) abordeza blocajele transfrontaliere; și</p> <p>(g) disenta aplicarea articolelor 37 și 40.</p> <p>În sensul literei (d), rețeaua identifică principiul și practici comune pentru monitorizarea și analiza comparativă a rezultatelor în mod consecvent</p> <p>Coordonarea în temeiul prezentului alineat nu aduce atingere dreptului solicitanților de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare și nici competențelor organismului de reglementare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 56.</p> <p>(2) Comisia este membru al rețelei. Aceasta sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea.</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE. Rețeaua feroviară din Moldova diferă de cea Europeană atât constructiv cât și organizatoric.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		
			<p>Articolul 17. Finanțarea infrastructurii feroviare</p> <p>(1) Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură dezvoltarea infrastructurii feroviare, conform Programului național de infrastructură feroviară aprobat de Guvern, în limita alocațiilor aprobate prin Legea bugetară anuală.</p> <p>(2) Costurile anuale de funcționare a infrastructurii feroviare se prognozează de către Administratorul Infrastructurii pe baza traficului contractat cu întreprinderile feroviare, a normativelor tehnice de întreținere, reparație a infrastructurii feroviare și a proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a infrastructurii conform Programului național de infrastructură feroviară aprobat de Guvern.</p> <p>(3) Asigurarea funcționării infrastructurii feroviare, inclusiv întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare se realizează de către Administratorul Infrastructurii din contul:</p> <p>a) veniturilor din prestarea serviciilor de utilizare a infrastructurii feroviare;</p> <p>b) finanțărilor externe nerambursabile;</p>	<p>Art. 8. Finanțarea administratorului infrastructurii</p> <p>(1) Statele membre dezvoltă infrastructura lor națională de cale ferată, fiind cont. acolo unde este cazul, de nevoile generale ale Uniunii, inclusiv de necesitatea de a coopera cu țări țefte învecinate. În acest scop, după consultarea părților interesate, statele membre publică până la 16 decembrie 2014 o strategie indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii, pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă.</p> <p>(2) Având în vedere articolele 93, 107 și 108 din TFUE, statele membre pot de asemenea acorda administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 3 punctul 2, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi.</p>
		<p>Compatibil</p>		

<p>Statele membre pot decide să finanțeze aceste investiții prin alte mijloace decât finanțarea directă din partea statului. În orice caz, statele membre respectă cerințele menționate la alineatul (4) din prezentul articol.</p> <p>(3) În cadrul politicii generale stabilite de statul membru în cauză și înaintă cont de strategia menționată la alineatul (1) și de finanțarea asigurată de statul membru, menționată la alineatul (2), administratorul infrastructurii adoptă un plan de afaceri care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul se întocmește astfel încât să asigure utilizarea, furnizarea și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea unui echilibru financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective. Administratorul infrastructurii se asigură că solicitanții cunoscuți și solicitanții potențiali, la solicitarea acestora, au acces la informații relevante și li se acordă posibilitatea de a își exprima opiniile cu privire la conținutul planului de afaceri în ceea ce privește condițiile de acces și de utilizare, precum și natura, furnizarea și dezvoltarea infrastructurii, înainte de aprobarea acestuia de către administratorul infrastructurii.</p> <p>(4) Statele membre trebuie să se asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă rezonabilă care nu depășește cinci ani, conturile de profit și pierderi ale unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale, veniturile nerambursabile din surse private și finanțările din partea statului, pe de o parte, incluzând plățile în avans de la stat, dacă este cazul, și, pe de altă parte, cheltuielile cu infrastructura.</p> <p>Fără să aducă atingere obiectivului posibil pe termen lung privind reducerea de către utilizator a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, în cazul în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarife prevăzut la articolele 31 și 32, un stat membru poate cere administratorului infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.</p>	<p>c) credite interne și credite externe recreditate de stat conform procedurilor aprobate de Guvern;</p> <p>d) subvențiilor/alocațiilor de la bugetul de stat;</p> <p>e) altor venituri legale.</p> <p>(4) În cazul unor calamități naturale, dezastre sau evenimente pe calea ferată, elementele afectate ale infrastructurii vor fi reparate în funcțiune în cel mai scurt timp, utilizându-se resursele ce pot fi mobilizate în acest scop.</p> <p>(5) Cheltuielile cauzate de repunerea în funcțiune a infrastructurii feroviare publice, afectată ca urmare a unor calamități naturale, dezastre sau evenimente pe calea ferată se acoperă de la bugetul de stat, în cazul insuficienței surselor determinate conform prevederilor alineatului (1) și (4).</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>
<p>Art. 9. Reducerea transparentă a datorităților</p> <p>(1) Fără a aduce atingere regulilor Uniunii în domeniul ajutoarelor de stat și în conformitate cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE, statele membre instituie mecanismele adecvate care să contribuie la reducerea îndatorării întreprinderilor feroviare, aflate în proprietate publică sau sub control public, la un nivel care nu afectează o bună gestiune financiară și care le îmbunătățește situația financiară.</p> <p>(2) În scopurile menționate la alineatul (1), statele membre pot solicita stabilirea unei unități separate de amortizare a datorităților în cadrul departamentelor contabile ale acestor întreprinderi feroviare.</p> <p>Bilanțul unității poate fi încărcat cu toate împrumuturile luate de întreprinderea feroviară pentru a finanța atât investiția, cât și pentru a acoperi cheltuielile de funcționare în exces, care rezultă din activitățile de transport feroviar sau din administrarea infrastructurii feroviare, până în momentul în care respectivele împrumuturi sunt stinse. Datoriile care provin din operațiunile filialelor nu sunt luate în considerare.</p>			

<p>(3) Alimentațiile (1) și (2) se aplică exclusiv datoritorilor sau dobânzilor generate de datoritățile contractate de întreprinderi feroviare aflate în proprietate publică sau sub control public până la data deschiderii pieței pentru o parte sau pentru totalitatea serviciilor de transport feroviar în starea membru vizat și, în orice caz, până la 15 martie 2001 sau după data aderării la Uniune în cazul statelor membre care au aderat după data respectivă.</p>	<p>Art. 10. Condițiile de acces la infrastructura feroviară</p> <p>(1) Întreprinderilor feroviare li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructurile feroviare ale tuturor statelor membre, în vederea operării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri și de pasageri. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează porturile maritime și interioare și la alte infrastructuri de servicii menționate la punctul 2 din anexa II și la infrastructura care deservește sau ar putea deservi mai mult de un client final.</p> <p>(2) Întreprinderile feroviare primesc dreptul de acces la infrastructura feroviară a tuturor statelor membre în scopul operării unui serviciu de transport internațional de călători. Pe parcursul denulării unui serviciu de transport internațional de călători, întreprinderile feroviare au dreptul să îmbarce călători din orice stație situată pe ruta internațională respectivă și să îi debarce în altă stație, inclusiv în stații situate în același stat membru. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II.</p> <p>(3) În urma unei solicitări înaintate de către autoritățile competente sau de către întreprinderile feroviare interesate, organismul sau organismele de reglementare competente menționate la articolul 55 trebuie să stabilească dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate în state membre diferite.</p> <p>(4) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă până la 16 decembrie 2016 măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatului (3) din prezentul articol. Respectivle acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).</p>	<p>Articolul 18. Condițiile de acces la infrastructura feroviară</p> <p>(1) Întreprinderilor feroviare li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din Republica Moldova în vederea operării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri și de pasageri. Respectivul drept include și accesul la infrastructura existentă de conexiune cu porturile maritime și fluviale existente.</p> <p>(2) Accesul la infrastructura feroviară publică, la echipamentele feroviare și facilitățile de servicii feroviare se acordă întreprinderilor feroviare în baza încheierii contractului cu Administratorul Infrastructurii pentru acces la infrastructura feroviară, inclusiv cu următoarele condiții:</p> <p>a) întreprinderea feroviară este autorizată conform prevederilor Codului și înregistrată conform Legii nr. 220/2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali;</p> <p>b) întreprinderea feroviară deține un certificat de siguranță;</p> <p>(3) În cazul serviciilor de transport feroviar între Republica Moldova și alte state, dreptul de acces prevăzut la alineatul (1) poate fi limitat din lipsa accesului nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente din statul respectiv.</p>	<p>Articolul 19. Limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară poate limita dreptul de acces pentru operarea serviciilor de transport între un punct de plecare și o destinație care fac obiectul unuiu sau mai multor contracte de servicii publice și care acoperă același traseu sau un traseu alternativ. Dreptul de acces este limitat dacă exercitarea acestui drept ar periclita echilibrul economic al unui contract sau contracte de servicii publice.</p> <p>(2) Organul de reglementare stabilește dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis, în baza unei analize economice obiective. Acest fapt se stabilește după solicitarea oricăreia dintre următoarele entități sau autorități, înaintate în termen de o lună de la primirea informațiilor privind serviciul destinat pasagerilor:</p> <p>a) autorități care a atribuit contractul de servicii publice;</p> <p>b) oricărui alte autorități interesate care are dreptul de a limita accesul în sensul prezentului articol;</p> <p>c) Administratorul Infrastructurii;</p> <p>d) întreprinderii feroviare care execută contractul de servicii publice.</p>	<p>Art. 11. Limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor</p> <p>(1) Statele membre pot limita dreptul de acces prevăzut la articolul 10 la serviciile operate între un punct de plecare și o destinație care fac obiectul unuiu sau mai multor contracte de servicii care sunt în conformitate cu dreptul Uniunii. O astfel de limitare nu are efectul de a restrânge dreptul de îmbarcare a călătorilor în orice stație situată pe ruta unui serviciu internațional și de debarcare a acestora în altă stație, inclusiv în stație situate în același stat membru, cu excepția cazului în care exercitarea acestui drept ar periclita echilibrul economic al unui contract de servicii publice.</p> <p>(2) Organismul sau organismele de reglementare menționate la articolul 55 stabilesc, pe baza unei analize economice obiective și a unor criterii predefinite, dacă echilibrul economic al contractului de servicii publice ar fi periclitat, în urma unei solicitări din partea oricăreia dintre următoarele:</p>
	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse în totalitate prin Regulamentul de alocare a capacităților de infrastructură care va fi aprobat ulterior adoptării prezentei Cod</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse în totalitate prin Regulamentul de alocare a capacităților de infrastructură care va fi aprobat în doi ani de la adoptarea Codului</p>	

<p>(a) autoritații sau autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice;</p> <p>(b) oricărei alte autorități competente interesate care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol;</p> <p>(c) administratorului infrastructurii;</p> <p>(d) întreprinderii feroviare care execută contractul de servicii publice.</p> <p>Autoritățile competente și întreprinderile feroviare care prestează aceste servicii publice pun la dispoziția organismului sau organismelor de reglementare informațiile necesare în limite rezonabile pentru a putea lua o decizie. Organismul de reglementare analizează informațiile puse la dispoziție de aceste părți și, după caz, solicită orice informații relevante de la toate părțile implicate și inițiază consultarea acestora în termen de o lună de la primirea solicitării. Organismul de reglementare trebuie să consulte toate părțile implicate, după caz, și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-un termen predeterminat și rezonabil și, în orice caz, în maximum șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante.</p> <p>(3) Organismul de reglementare prezintă motivele care stau la baza deciziei sale și specifică termenul și condițiile în care oricare dintre entitățile de mai jos poate solicita reconsiderarea deciziei:</p> <p>(a) autoritatea sau autoritățile competente în materie;</p> <p>(b) administratorul infrastructurii;</p> <p>(c) întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice;</p> <p>(d) întreprinderea feroviară care solicită accesul.</p> <p>(4) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă până la 16 decembrie 2016 măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatelor (1), (2) și (3) ale prezentului articol. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).</p> <p>(5) De asemenea, statele membre pot limita dreptul de îmbarcare și de debarcare a călătorilor în stațiile situate în același stat membru pe ruta unui serviciu de transport internațional de călători în cazul în care a fost acordat dreptul exclusiv de a transporta călătorii între stațiile respective conform unui contract de concesiune atribuit înainte de 4 decembrie 2007 pe baza unui procedurii competitive de atribuire desfășurată în condiții de competitivitate și echitate și în conformitate cu principiile aplicabile de drept al Unimii. Această limitare poate continua fie pe durata inițială a contractului, fie pe un termen de 15 ani, oricare dintre aceste două termene este mai scurt.</p> <p>(6) Statele membre se asigură că deciziile menționate la alineatele (1), (2), (3) și (5) sunt supuse controlului judecătoresc.</p> <p>Art. 12. Prelevarea unui tarif de la întreprinderile feroviare care prestează servicii de transport de călători</p>	<p>(3) Organul de reglementare prezintă motivele deciziei sale și modul de conștientare a acestora de către:</p> <p>a) autoritatea care a limitat dreptul de acces;</p> <p>b) Administratorul Infrastructurii;</p> <p>c) întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice;</p> <p>d) întreprinderea feroviară care solicită accesul.</p> <p>(4) În cazul în care Organul de reglementare constată că echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis de serviciul destinat pasagerilor, acesta indică eventualele modificări ale serviciului respectiv, care ar garanta îndeplinirea condițiilor de acordare a dreptului de acces.</p>					<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse în totalitate prin</p>	<p>Parțial compatibil</p> <p>Articolul 16. Colectarea tarifelor de acces de la întreprinderile feroviare</p>
--	---	--	--	--	--	--	--

<p>(1) Fără a aduce atingere prevederilor articolului 11 alineatul (2), statele membre pot acorda autorității responsabile pentru transportul feroviar de călători dreptul de a preleva un tarif de la întreprinderile feroviare care oferă servicii pentru călători pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective, între două stații pe teritoriul respectivului stat membru, în condițiile prevăzute de prezentul articol.</p> <p>În acest caz, întreprinderilor feroviare care oferă servicii de transport feroviar intern sau internațional de călători le este aplicat același tarif pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective.</p> <p>(2) Tariful are scopul de a compensa autoritatea pentru obligațiile de serviciu public stabilite în contracte de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul Uniunii. Venitul obținut din acest tip de tarife și plătit cu titlu de compensație nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile ocazionale de executare obligatorie de serviciu public relevante, ținând cont de încasările pertinente și de un nivel rezonabil de profit pentru executarea obligațiilor respective.</p> <p>(3) Tariful respectiv este stabilit în conformitate cu dreptul Uniunii și respectă principiile echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității, mai cu seamă între prețul mediu al serviciului pentru călători și nivelul tarifului prelevat. Tarifele totale prelevate în temeiul prezentului alineat nu trebuie să pericliteze viabilitatea economică a serviciului de transport feroviar de călători cărui li sunt aplicate.</p> <p>(4) Autoritățile competente păstrează informațiile necesare pentru a se asigura că pot identifica originea și utilizarea tarifelor. Statele membre pun aceste informații la dispoziția Comisiei.</p> <p>(5) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prezentului articol. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).</p>	<p>(1) Întreprinderile feroviare, care prestează servicii de transport de călători și mărfuri achită Administratorului de infrastructură un tarif pentru utilizarea infrastructurii feroviare și altor servicii prestate de acesta.</p> <p>(2) Stabilirea tarifelor pentru accesul la infrastructura feroviară se efectuează în baza unei metodologii de calcul stabilită de Guvern.</p>	<p>Regulamentul de alocare a capacităților de infrastructură care va fi aprobat ulterior adoptării prezentului Cod</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse în totalitate prin Regulamentul de alocare a capacităților de infrastructură care va fi aprobat ulterior adoptării prezentului Cod</p>
			<p>Parțial compatibil</p>
<p>Art. 13. Condițiile de acces la servicii</p> <p>(1) Administratorii infrastructurii furnizează tuturor întreprinderilor feroviare, în mod nediscriminatoriu, senul minim de acces prevăzut la punctul 1 din anexa II.</p> <p>(2) Operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile menționate la punctul 2 din anexa II și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.</p> <p>(3) Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 litera (a), (b), (c), (d), (g) și (i) din anexa II, precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al unui organism sau al unei firme care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piețele naționale de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din</p>	<p>Articolul 20. Condițiile de acces la servicii</p> <p>(1) Administratorii infrastructurii furnizează prin contract, în condiții nediscriminatorii, tuturor întreprinderilor feroviare autorizate și certificate în condițiile Codului, pachetul minim de acces (servicii), accesul la facilitățile de servicii și la necesitate, serviciile suplimentare și auxiliare.</p> <p>1) Tarifele pentru pachetul minim de servicii și accesul pe calea ferată la structurile de servicii și / sau instalațiile de servicii se bazează pe costurile care sunt suportate direct ca rezultat al unei operațiuni de transport feroviar.</p> <p>2) Pachetul minim de acces (servicii) include:</p> <p>a) gestionarea cererii pentru capacitatea de infrastructură;</p> <p>b) dreptul de utilizare a capacității de infrastructură alocate;</p> <p>c) utilizarea liniilor de cale ferată a schimbătoarelor de cale și a joncțiunilor (punctelor de intersecție a liniilor de cale ferată);</p> <p>d) gestionarea traficului de trenuri, inclusiv șmenalizarea, sistemul de monitorizare operativă și comunicare și furnizarea de informații privind circulația trenurilor;</p> <p>e) furnizarea oricărei alte informații necesare pentru gestionarea traficului pentru care a fost alocată capacitatea de infrastructură.</p>		<p>Art. 13. Condițiile de acces la servicii</p> <p>(1) Administratorii infrastructurii furnizează tuturor întreprinderilor feroviare, în mod nediscriminatoriu, senul minim de acces prevăzut la punctul 1 din anexa II.</p> <p>(2) Operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile menționate la punctul 2 din anexa II și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.</p> <p>(3) Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 litera (a), (b), (c), (d), (g) și (i) din anexa II, precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al unui organism sau al unei firme care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piețele naționale de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din</p>

<p>punct de vedere organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva firmă. Această independență nu implică creșterea de instituție a unei entități juridice separate pentru infrastructurile de servicii și poate fi obținută prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași entități juridice.</p> <p>Pentru toate infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II, operatorul și respectivul organism sau respectiva firmă au conturi separate, inclusiv bilanțuri și conturi de profit și pierdere separate.</p> <p>În cazul în care operarea infrastructurii de servicii este asigurată de un administrator al infrastructurii sau operatorul unei infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al administratorului infrastructurii, îndeplinirea cerințelor stabilite în prezentul alineat se consideră demonstrată prin respectarea cerințelor stabilite la articolul 7.</p> <p>(4) Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la servicii și furnizarea acestora în cadrul infrastructurii de servicii la care se face referire la punctul 2 din anexa II primesc răspuns într-un termen rezonabil stabilit de organismul de reglementare menționat la articolul 55. Aceste cereri pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe același rute sau pe rute alternative în condiții acceptabile din punct de vedere economic. Acest lucru nu obligă operatorul infrastructurii de servicii să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de întreprinderile feroviare.</p> <p>În cazul în care solicitările întreprinderilor feroviare privesc accesul la servicii și furnizarea acestora în cadrul unei infrastructuri de servicii gestionate de un operator al infrastructurii de servicii menționat la alineatul (3), operatorul infrastructurii de servicii justifică, în scris, orice decizie de respingere și indică alternative viabile în cadrul altor facilități.</p> <p>(5) În cazul în care un operator al infrastructurii de servicii menționate la punctul 2 din anexa II descoperă că există conflicte între diferite cereri, acesta trebuie să încerce să satisfacă, pe cât posibil, toate cererile. Dacă nu există nicio alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă pe baza necesarului demonstrat, solicitantul poate depune o plângere pe lângă organismul de reglementare menționat la articolul 55 care examinează cazul și ia măsură, după caz, pentru a asigura că o parte corespunzătoare din capacitate este dedicată respectivului solicitant.</p> <p>(6) În cazul în care o infrastructură de servicii menționată la punctul 2 din anexa II nu a fost în folosință timp de cel puțin doi ani la rând, iar întreprinderile feroviare au informat operatorul respectiv al infrastructurii de servicii cu privire la interesul lor legat de accesul la infrastructura respectivă, pe baza necesarului demonstrat, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesiune sau închiriere pentru operarea infrastructurii de servicii feroviare, parțial sau integral, cu excepția cazului în care operatorul respectiv al infrastructurii de servicii demonstrează faptul că un proces de reconversie aflat în desfășurare face imposibilă utilizarea acesteia de către o întreprindere feroviară.</p> <p>(7) În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii prestează oricare dintre serviciile menționate la punctul 3 din anexa II sub forma</p>	<p>3) Accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, se acordă la următoarele facilități de servicii, atunci când acestea există, precum și la serviciile prestate în aceste unități:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) echipamente de alimentare cu combustibil; b) gările, stațiile pentru pasageri, și marfă, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emisie a biletelor; c) terminalele de marfă; d) facilitățile de formare a trenurilor; e) liniile de depozitare; f) facilități tehnice pentru întreținere; g) depozite de întreținere și alte facilități tehnice; h) facilități de descărcare; i) porțile conectate la infrastructura feroviară; j) facilități tehnice, inclusiv instalațiile de curățare și spălare; <p>4) Suplimentar pachetului minim de acces, Administratorul Infrastructurii poate percepe și poate furniza serviciile suplimentare:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pre încălzirea trenurilor de pasageri; b) furnizarea de combustibil; c) servicii de manevră și orice alte servicii furnizate la structurile și facilitățile de servicii; d) servicii personalizate pentru: <ul style="list-style-type: none"> - controlul transportului mărfurilor periculoase; - asistență în exploatarea trenurilor cu încălziri speciale. 5) Servicii auxiliare: <ul style="list-style-type: none"> a) servicii de comunicații electronice; b) furnizarea de informații suplimentare; c) revizia și cupurarea tehnică a vehiculelor feroviare; d) servicii de emisie a biletelor în gările pentru pasageri; e) serviciile de întreținere a materialului rulant care necesită facilități specifice. <p>(2) Operatorii infrastructurii de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile indicate în documentul de referință al rețelei și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.</p> <p>(3) Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii menționate la alineatul (1) punctul 3) literele a), b), c), e), i) precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii este controlată de o entitate care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piața de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere organizatoric și decizional față de respectiva entitate.</p> <p>1) Condiția de independență prevăzută în acest alineat nu implică creșterea de instituție a unei entități juridice separate pentru infrastructurile de servicii și poate fi obținută prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași entități juridice.</p> <p>2) Pentru toate infrastructurile de servicii menționate la alineatul (1) punctul 3), operatorul sau respectiva entitate trebuie să aibă evidență a veniturilor și cheltuielilor separate pentru aceste servicii.</p> <p>3) În cazul în care operarea infrastructurii de servicii este asigurată de Administratorii Infrastructurii sau operatorii unei infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al Administratorului Infrastructurii, îndeplinirea cerințelor stabilite în prezentul alineat se consideră demonstrată prin respectarea cerințelor articolului 14.</p> <p>(4) Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la servicii și furnizarea acestora în cadrul infrastructurii de servicii la care se face referire la alineatul (1) punctul 3) se examinează în termen de 30 zile din ziua înregistrării. Aceste cereri pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau pasageri pe același rute sau pe rute alternative în</p>	
---	---	--

<p>unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.</p> <p>(8) Întreprinderile feroviare pot cere, ca servicii auxiliare, administratorului infrastructurii sau altor operatori ai infrastructurii de servicii serviciile suplimentare menționate la punctul 4 din anexa II. Operatorul infrastructurii de servicii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare. În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii decide să presteze o parte din serviciile respective, acesta îl prestează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.</p> <p>(9) Pe baza experienței acumulate de organisme de reglementare și de operatori de infrastructură de servicii și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia poate adopta măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile de urmat pentru a avea acces la serviciile care urmează să fie furnizate în cadrul infrastructurii de servicii menționate la punctele 2-4 din anexa II. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).</p>	<p>condiții acceptabile din punct de vedere economic. Acest lucru nu obligă operatorul infrastructurii de servicii să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de întreprinderile feroviare.</p> <p>(5) În cazul în care întreprinderile feroviare solicită accesul la servicii și furnizarea acestora în cadrul unei infrastructurii de servicii gestionate de un operator al infrastructurii de servicii menționat la alineatul (3), operatorul infrastructurii de servicii justifică, în scris, orice decizie de respingere și indică alternative viabile în cadrul altor facilități de servicii.</p> <p>(6) În cazul în care un operator al infrastructurii de servicii prestează serviciile stabilite la alineatul (1) punctul 3 și nu poate soluționa conflictul între diferite cereri pentru infrastructura respectivă prin propunerea unor regulamente, solicitantul poate depune o plângere la Organul de reglementare, care examinează cazul și la necesitate propune măsuri posibile, pentru a asigura satisfacerea cererii de capacitate a respectivului solicitant.</p> <p>(7) În cazul în care o infrastructură de servicii menționată la alineatul (1) punctul 3 nu este utilizată timp de cel puțin doi ani consecutivi, aceasta poate fi dată în locajune întreprinderilor feroviare interesate în modul stabilit de Guvern, cu excepția cazului în care operatorul respectivelor infrastructuri de servicii demonstrează faptul că un proces de reconversie aliat în desfășurare face imposibilă utilizarea acesteia de către o întreprindere feroviară.</p> <p>(8) În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii prestează o parte din serviciile menționate la alineatul (1) punctul 4, acesta le furnizează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.</p> <p>(9) Operatorul infrastructurii de servicii nu este obligat să presteze serviciile menționate la alineatul (1) punctul 5) dacă acestea nu prezintă interes economic. Operatorul infrastructurii de servicii care decide să presteze o parte din serviciile respective, este obligat să le presteze întreprinderilor feroviare, în mod nediscriminatoriu.</p>		
<p>Art. 14. Principii generale privind acordurile transfrontaliere</p> <p>(1) Statele membre se asigură că dispozițiile incluse în acordurile transfrontaliere nu discriminază între întreprinderile feroviare și nu limitează libertatea întreprinderilor feroviare de a opera servicii transfrontaliere.</p> <p>(2) Statele membre notifică Comisiei orice acord transfrontalier până la 16 iunie 2013, în ceea ce privește acordurile încheiate înaintea datei respective, și înaintea încheierii de acorduri noi sau revizuite între statele membre. Comisia decide dacă respectivele acorduri sunt în conformitate cu dreptul Uniunii în termen de nouă luni de la notificarea acordurilor încheiate înainte de 15 decembrie 2012 și în termen de patru luni de la notificarea acordurilor noi sau revizuite între statele membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).</p> <p>(3) Fără a aduce atingere repartizării competenței între Uniune și statele membre, în conformitate cu dreptul Uniunii, statele membre notifică Comisiei intenția lor de a începe negocierile și de a încheia acorduri transfrontaliere noi sau revizuite între state membre și țări terțe.</p> <p>(4) Dacă, în termen de două luni de la primirea notificării privind intenția unui stat membru de a începe negocierile menționate la alineatul (2), Comisia consideră că negocierile pot aduce atingere obiectivelor negocierilor în desfășurare între Uniune și respectivele țări terțe și/sau pot duce la un acord care nu este compatibil cu dreptul Uniunii, aceasta informează statul membru în consecință. Statele</p>	<p>Articolul 20. Tratatul internațional</p> <p>(10) La încheierea tratatelor internaționale, prevederile acestora nu trebuie să limiteze accesul la infrastructura feroviară publică, la echipamentele și serviciile feroviare, nu trebuie să creeze discriminarea întreprinderilor feroviare sau să restricționeze posibilitatea întreprinderilor feroviare de a opera servicii de transport feroviar internațional.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>membre informează periodic Comisia cu privire la astfel de negocieri și, după caz, o invită să participe în calitate de observator.</p> <p>(5) Statele membre sunt autorizate să aplice cu titlu provizoriu și/sau să încheie acorduri transfrontaliere noi sau revizuite cu țări terțe, cu condiția ca acestea să fie compatibile cu dreptul Uniunii și să nu aducă atingere politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Comisia adoptă aceste decizii de autorizare. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).</p>				
<p>Art. 15. Domeniul de aplicare al monitorizării pieței</p> <p>(1) Comisia întreprinde măsurile necesare pentru monitorizarea condițiilor tehnice și economice și a evoluțiilor de pe piața transportului feroviar în Uniune.</p> <p>(2) În acest context, Comisia cooperează îndeaproape în activitatea sa cu reprezentanții statelor membre, inclusiv cu reprezentanții organismelor de reglementare menționate la articolul 55, și cu reprezentanții sectoarelor implicate, inclusiv, după caz, cu partenerii sociali din sectorul feroviar, utilizatorii și reprezentanții autorităților locale și regionale, astfel încât aceștia să poată urmări mai bine dezvoltarea sectorului feroviar și evoluția pieței, să evalueze efectul măsurilor adoptate și să analizeze impactul măsurilor planificate de Comisie. Dacă este cazul, Comisia implică, de asemenea, Agenția Europeană a Căilor Ferate, în conformitate cu funcțiile sale prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului</p> <p>(3) Comisia monitorizează utilizarea rețelelor și evoluția condițiilor cadru în sectorul feroviar, în special regimul de tarife aferent infrastructurii, repartizarea capacităților, investițiile în infrastructura feroviară, evoluția prețurilor și a calității serviciilor de transport feroviar, serviciile de transport feroviar vizate de contracte de servicii publice, autorizarea, gradul de deschidere a pieței și de apropiere între statele membre, dezvoltarea ocupării forței de muncă și a condițiilor sociale din sectorul feroviar. Aceste activități de monitorizare nu aduc atingere activităților similare din statele membre și nici rolului partenerilor sociali.</p> <p>(4) Comisia raportează o dată la doi ani Parlamentului European și Consiliului cu privire la:</p> <p>(a) evoluția pieței interne a serviciilor feroviare și a serviciilor prestate întreprinderilor feroviare menționate în anexa II;</p> <p>(b) condițiile-cadru menționate la alineatul (3), inclusiv pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată;</p> <p>(c) starea rețelei feroviare din Uniune;</p> <p>(d) utilizarea drepturilor de acces;</p> <p>(e) obstacolele în calea unei eficiențe sporite a serviciilor feroviare;</p> <p>(f) deficiențele infrastructurii;</p> <p>(g) necesitățile legislative.</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		

<p>(5) În scopul monitorizării pieței de către Comisie, statele membre furnizează anual Comisiei informațiile necesare cu privire la utilizarea rețelilor și la evoluția condițiilor-cadru în sectorul feroviar, respectând totodată rolul partenerilor sociali.</p> <p>(6) Comisia poate adopta măsuri în vederea asigurării consecvenței în ceea ce privește obligațiile de raportare ale statelor membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).</p>					<p>Art. 16. Autoritatea de acordare a licențelor</p> <p>Fiecare stat membru desemnează o autoritate de acordare a licențelor care este responsabilă cu acordarea licențelor și cu îndeplinirea obligațiilor impuse de prezentul capitol. Autoritatea de acordare a licențelor nu furnizează servicii de transport feroviar și este independentă de orice firmă sau entitate care furnizează astfel de servicii.</p>
	<p>Articolul 4. Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale Autorității Feroviare</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară are drept scop implementarea și realizarea politicilor în domeniul transportului feroviar și al siguranței feroviare. Acționează ca autoritate de siguranță, deține atribuții de control, emite autorizații de transport feroviar întreprinderilor feroviare, permise pentru mecanicii de locomotivă, efectuează certificarea și autorizarea siguranței în domeniu.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Art. 17. Cerințe generale</p> <p>(1) O întreprindere are dreptul să solicite o licență în statul membru în care este stabilită.</p> <p>(2) Statele membre nu acordă licențe și nici nu le prelungesc valabilitatea în cazul în care nu sunt respectate cerințele din prezentul capitol.</p> <p>(3) O întreprindere care îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul capitol este autorizată să primească o licență.</p> <p>(4) Nicio întreprindere nu este autorizată să presteze servicii de transport feroviar reglementate de prezentul capitol dacă nu i s-a eliberat licența adecvată pentru serviciile care urmează să fie prestate în orice caz, o astfel de licență în sine nu îi acordă titularului dreptul de acces la infrastructura feroviară.</p> <p>(5) Comisia adoptă măsuri care să stabilizească detaliile pentru utilizarea unui tipizat comun pentru licență și, dacă este necesar, pentru a asigura o concurență echilibrată și eficientă pe piețele transportului feroviar, detaliile privind procedura care trebuie urmată în vederea aplicării prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).</p>
	<p>Articolul 21. Condiții pentru desfășurarea activității de transport feroviar</p> <p>(3) Intrarea condițiilor stabilite în prezentul articol se confirmă prin emiterea autorizației de transport feroviar, care constituie un act permisiv obligatoriu emis de Autoritatea Feroviară pentru inițierea și desfășurarea activității de transport feroviar.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Art. 18. Condiții pentru obținerea unei licențe</p> <p>O întreprindere care solicită o licență trebuie să fie în măsură să demonstreze autorităților care acordă licențele din statul membru respectiv, înaintea începerii activităților sale, că va putea în orice moment îndeplini cerințele privind buna reputație, capacitatea financiară și competența profesională și, de asemenea, că va putea să acopere riscurile de răspundere civilă enunțate la articolele 19-22. În aceste scopuri, fiecare întreprindere care solicită o licență furnizează toate informațiile utile.</p>
	<p>Articolul 21. Condiții pentru desfășurarea activității de transport feroviar</p> <p>(1) Pentru desfășurarea activității de transport feroviar, întreprinderile feroviare trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</p> <p>1) Întreprinderea nu a fost declarată insolubilă,</p> <p>2) Administratorul întreprinderii nu a fost condamnat penal prin hotărâre judecătorească definitivă și irevocabilă pentru infracțiuni economice sau din domeniul transporturilor,</p> <p>3) Administratorul întreprinderii nu a fost sancționat pentru încălcări grave sau repetate cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația muncii, inclusiv obligațiile impuse de securitatea și sănătatea în muncă și, de legislația privind asigurările medicale, precum și de legislația vamală, în cazul unei companii care intenționează să opereze transporturi internaționale de mărfuri supuse procedurilor vamale</p> <p>4) Întreprinderea deține capacitatea financiară necesară unei perioade de 12 luni pentru:</p> <p>a) îndeplinirea obligațiilor sale de remunerare a personalului;</p> <p>b) achitarea obligațiilor pentru activele deținute și contribuțiilor la asigurările sociale;</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Art. 19. Cerințe privind buna reputație</p> <p>Statele membre definesc condițiile în care sunt îndeplinite cerințele de bună reputație pentru a se asigura că o întreprindere care solicită o licență sau persoanele responsabile cu administrarea respectivei întreprinderi:</p> <p>(a) nu au suferit o condamnare penală gravă, inclusiv pentru infracțiuni comise în domeniul comercial;</p> <p>(b) nu au fost declarate falimentare;</p>

<p>(c) au au suferit o condamnare pentru infracțiuni grave stabilite în legislația specifică aplicabilă în domeniul transporturilor;</p> <p>(d) nu au fost sancționate pentru încălcări grave sau repetate cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația socială sau legislația muncii, inclusiv obligațiile impuse de protecția muncii și de legislația privind asigurările de sănătate, precum și de legislația vamală, în cazul unei companii care dorește să opereze transporturi transfrontaliere de mărfuri supuse procedurilor vamale;</p> <p>(e) nu au fost condamnate pentru infracțiuni grave care rezultă din obligațiile rezultate în conformitate cu dreptul intern din contractele colective cu caracter obligatoriu, după caz.</p> <p>Art. 20. Cerințe privind capacitatea financiară</p> <p>(1) Cerințele privind capacitatea financiară sunt îndeplinite când o întreprindere care solicită o licență poate demonstra că va fi în măsură să îndeplinească obligațiile sale prezente și potențiale, stabilite pe bază de ipoteze realiste, pe o perioadă de 12 luni.</p> <p>(2) Autoritatea de acordare a licențelor verifică capacitatea financiară în special prin intermediul conturilor anuale ale întreprinderii feroviare sau, în cazul întreprinderilor care solicită o licență care nu sunt în măsură să prezinte conturile anuale, pe baza unui bilanț. Fiecare întreprindere care solicită o licență pune la dispoziție cel puțin informațiile indicate în anexa III.</p> <p>(3) Autoritatea de acordare a licențelor consideră că o întreprindere care solicită o licență nu are capacitatea financiară dacă există arizate substanțiale sau recurente în materie de impozite sau de contribuții la asigurările sociale, rezultate din activitatea întreprinderii.</p> <p>(4) Autoritatea de acordare a licențelor poate solicita prezentarea unui raport de audit și a documentelor corespunzătoare emise de o bancă, de o casă de economii, de un contabil sau de un auditor. Respectivile documente includ informațiile indicate în anexa III.</p> <p>(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 în ceea ce privește anumite modificări aduse anexei III. Astfel, anexa III poate fi modificată, pentru a specifica informațiile care trebuie furnizate de întreprinderile care solicită o licență sau pentru a le completa în funcție de experiența dobândită de autoritățile de acordare a licențelor sau de evoluția pieței transportului feroviar.</p>	<p>c) întreținerea parcului de vehicule feroviare deținut, conform cerințelor tehnice de exploatare și întreținere prescrise de uzina producătoare.</p> <p>5) Întreprinderea are încheiat un contract cu o entitate sau are o subdiviziune cu personal competent, care posedă cunoștințele și experiența necesară pentru exercitarea unui control operațional, a unei supravegheri sigure și eficiente a activității de transport feroviar.</p> <p>6) Întreprinderea deține capacitatea de a acoperi riscurile de răspundere civilă și este asigurată în mod corespunzător pentru acoperirea, în conformitate cu legislația răspunderii sale civile în caz de accidente sau incidente, în special, în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, materialul rulant și terții. Mărimea minimului de asigurare se stabilește de Guvern în funcție de tipul activității și riscurile acesteia.</p> <p>(2) Pentru a verifica îndeplinirea condițiilor prevăzute în alineatul (1), Autoritatea Feroviară la efectuarea controlului de stat asupra respectării condițiilor pentru desfășurarea activității de transport feroviar în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, examinează următoarele informații și documente, care pot fi obținute de sine stătător sau solicitate de la întreprindere privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) resursele financiare disponibile; b) fondurile și activile disponibile cu titlu de garanție; c) capitalul circulant; d) costurile relevante serviciilor prestate, inclusiv valoarea de bilanț sau costurile de achiziție a terenurilor, clădirilor, instalațiilor și a materialului rulant; e) sarcinile înscrise asupra activelor întreprinderii; f) impozitele și contribuțiile la asigurările sociale; g) rapoarte de audit pentru ultimii ani; h) asigurarea în caz de accidente, în special în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, poșta și vehiculele feroviare; i) angajarea sau contractarea personalului competent, care posedă cunoștințele sau experiența necesară pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure, și eficiente a activității de transport feroviar; j) vehiculele feroviare înregistrate în RNVF. 	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Art. 21. Cerințe privind competența profesională</p> <p>Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă întreprinderea care solicită o licență poate să demonstreze că are sau va avea o organizație de gestionare care posedă cunoștințele sau experiența necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licență.</p>	<p>Art. 22. Cerințe privind acoperirea pentru răspunderea civilă</p> <p>Fără a aduce atingere normelor Uniunii privind ajutoarele de stat și în conformitate cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE, o întreprindere feroviară este asigurată în mod corespunzător sau dispune de garanții adecvate, în condițiile pieței, pentru acoperirea, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, poșta și terții. În pofida acestei obligații, se poate tine seama de caracteristicile</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>

<p>specifice și de riscurile diferitelor tipuri de servicii, în special pentru operațiunile feroviare cu scop cultural sau de patrimoniu.</p>	<p>Art. 23. Valabilitatea teritorială și temporală</p> <p>(1) Licența este valabilă pe întreg teritoriul Uniunii.</p> <p>(2) O licență este valabilă atât timp cât întreprinderea feroviară își îndeplinește obligațiile prevăzute în prezentul capitol. Cu toate acestea, autoritatea de acordare a licențelor poate prevedea revizuirea accesării la intervale periodice. Într-un astfel de caz, revizuirea trebuie să aibă loc cel puțin o dată la cinci ani.</p> <p>(3) Dispoziții specifice care reglementează suspendarea sau retragerea unei licențe pot fi incluse în licența propriu-zisă.</p>	<p>Art. 22. Procedura de acordare a autorizațiilor de transport feroviar</p> <p>(1) Autorizația de transport feroviar se emite în baza evaluării documentelor stabilite la alineatul (2) din articolul 21 și a constatării intrării de către entitatea care solicită autorizația de transport feroviar a condițiilor pentru desfășurarea activității de transport feroviar stabilite la alineatul (1) din articolul 21 al acestui Cod.</p> <p>(2) Cererea privind autorizația de transport feroviar se examinează în termen de o lună de la data recepționării.</p> <p>(3) Autorizațiile de transport feroviar se eliberează în mod gratuit conform prevederilor anexei nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.</p> <p>(4) Reguli privind modul de examinare și soluționare a cererilor, modelul tipizat și conținutul autorizațiilor de transport feroviar se aprobă de către Autoritatea Feroviară și se publică pe pagina web oficială.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 24. Prescripțiile emise de Autoritatea Feroviară și termenii de conformare</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară emite prescripții în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 și în baza cărora se recomandă, și se indică modalități de înlăturare a încălcărilor, stabilind un termen pentru remedierea situației, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) un termen de maximum 2 luni - pentru recrutarea personalului competent prevăzut la articolul 21 în cazul în care personalul desemnat nu deține competențele necesare; b) un termen de maximum 6 luni - atunci când entitatea trebuie să se conformeze condiției pentru deținerea capacității financiare; c) un termen de maximum 2 luni - în cazul neîndeplinirii condiției privind acoperirea riscurilor de răspundere civilă. <p>Termenul maxim acordat pentru lichidarea încălcărilor nu poate depăși cumulativ 6 luni de zile.</p> <p>(2) În termenele menționate la alin. (1), entitatea este obligată să-și desfășoare activitatea în conformitate cu prevederile cadrului normativ.</p> <p>(3) În cazul constatării încălcărilor privind condițiile pentru desfășurarea activității de transport feroviar și al imposibilității acordării unui nou termen pentru înlăturarea acestora, Autoritatea Feroviară retrage autorizația de transport feroviar.</p>
<p>Art. 24. Licența temporară, aprobarea, suspendarea și revocarea</p> <p>(1) Dacă există dubii serioase în ceea ce privește respectarea cerințelor din prezentul capitol, în special a celor de la articolul 18, de către o întreprindere feroviară, autoritatea de acordare a licențelor poate să verifice în orice moment dacă acea întreprindere feroviară îndeplinește efectiv acele cerințe.</p> <p>În cazul în care autoritatea de acordare a licențelor constată că o întreprindere feroviară nu mai îndeplinește cerințele, aceasta suspendă sau retrage licența.</p> <p>(2) În cazul în care autoritatea de acordare a licențelor dăruiește un stat membru constată că există dubii serioase în ceea ce privește respectarea cerințelor prevăzute în prezentul capitol de către o întreprindere feroviară căreia i s-a eliberat o licență de către autoritatea de acordare a licențelor dăruiește un alt stat membru, aceasta informează fără întârziere autoritatea din urmă.</p> <p>(3) În pofida alineatului (1), în cazul în care o licență este suspendată sau retrasă din cauza nerespectării cerințelor privind capacitatea financiară, autoritatea de acordare a licențelor poate elibera o licență temporară până la reorganizarea întreprinderii feroviare, cu condiția ca siguranța să nu fie periclitată. Licența temporară nu este însă valabilă pe o perioadă mai mare de șase luni de la data eliberării sale.</p> <p>(4) În cazul în care o întreprindere feroviară și-a întrerupt activitatea pe o perioadă de șase luni sau nu și-a început activitatea în termen de șase luni de la acordarea licenței, autoritatea de acordare a licențelor poate decide ca licența să fie supusă din nou unei proceduri de aprobare sau să fie suspendată.</p> <p>În ceea ce privește încetarea activității, întreprinderea feroviară poate solicita stabilirea unui termen mai lung, înănd seama de natura specifică a serviciilor care urmează să fie prestate.</p> <p>(5) În eventualitatea unei modificări de natură să afecteze simația juridică a unei întreprinderi feroviare și, în special, în caz de fuziune sau preluare, autoritatea de acordare a licențelor poate decide ca licența să fie făcută din nou obiectul unei cereri de aprobare. Întreprinderea feroviară respectivă poate să-și continue activitatea dacă autoritatea de acordare a licențelor nu decide că siguranța este periclitată. Într-un astfel de caz, decizia trebuie motivată.</p>	<p>Art. 24. Prescripțiile emise de Autoritatea Feroviară și termenii de conformare</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară emite prescripții în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 și în baza cărora se recomandă, și se indică modalități de înlăturare a încălcărilor, stabilind un termen pentru remedierea situației, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) un termen de maximum 2 luni - pentru recrutarea personalului competent prevăzut la articolul 21 în cazul în care personalul desemnat nu deține competențele necesare; b) un termen de maximum 6 luni - atunci când entitatea trebuie să se conformeze condiției pentru deținerea capacității financiare; c) un termen de maximum 2 luni - în cazul neîndeplinirii condiției privind acoperirea riscurilor de răspundere civilă. <p>Termenul maxim acordat pentru lichidarea încălcărilor nu poate depăși cumulativ 6 luni de zile.</p> <p>(2) În termenele menționate la alin. (1), entitatea este obligată să-și desfășoare activitatea în conformitate cu prevederile cadrului normativ.</p> <p>(3) În cazul constatării încălcărilor privind condițiile pentru desfășurarea activității de transport feroviar și al imposibilității acordării unui nou termen pentru înlăturarea acestora, Autoritatea Feroviară retrage autorizația de transport feroviar.</p>	<p>Articolul 24. Prescripțiile emise de Autoritatea Feroviară și termenii de conformare</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară emite prescripții în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 și în baza cărora se recomandă, și se indică modalități de înlăturare a încălcărilor, stabilind un termen pentru remedierea situației, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) un termen de maximum 2 luni - pentru recrutarea personalului competent prevăzut la articolul 21 în cazul în care personalul desemnat nu deține competențele necesare; b) un termen de maximum 6 luni - atunci când entitatea trebuie să se conformeze condiției pentru deținerea capacității financiare; c) un termen de maximum 2 luni - în cazul neîndeplinirii condiției privind acoperirea riscurilor de răspundere civilă. <p>Termenul maxim acordat pentru lichidarea încălcărilor nu poate depăși cumulativ 6 luni de zile.</p> <p>(2) În termenele menționate la alin. (1), entitatea este obligată să-și desfășoare activitatea în conformitate cu prevederile cadrului normativ.</p> <p>(3) În cazul constatării încălcărilor privind condițiile pentru desfășurarea activității de transport feroviar și al imposibilității acordării unui nou termen pentru înlăturarea acestora, Autoritatea Feroviară retrage autorizația de transport feroviar.</p>	<p>Parțial Compatibil</p>	

<p>(6) În cazul în care o întreprindere feroviară intenționează să-și modifice sau să-și extindă activitățile în mod semnificativ, licența sa trebuie înaintată autorității de acordare a licențelor în vederea reexaminării acesteia.</p> <p>(7) Autoritatea de acordare a licențelor nu permite unei întreprinderi feroviare care face obiectul unei proceduri de faliment sau al unei proceduri similare să-și păstreze licența dacă autoritatea respectivă este convinsă că nu există o posibilitate realistă de restructurare financiară satisfăcătoare într-o perioadă rezonabilă.</p> <p>(8) În cazul în care o autoritate de acordare a licențelor eliberează, suspendă, revocă sau modifică o licență, aceasta informează imediat Agenția Europeană a Căilor Ferate în acest sens. Agenția Europeană a Căilor Ferate informează apoi autoritățile de acordare a licențelor din celelalte state membre.</p>		
<p>Art. 25. Procedura de acordare a licențelor</p> <p>(1) Procedurile de acordare a licențelor se fac publice de către statul membru în cauză, care informează Comisia cu privire la aceasta.</p> <p>(2) Autoritatea care acordă licențele adoptă o decizie cu privire la cererea de acordare a unei licențe cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de trei luni de la data la care i-au fost prezentate toate informațiile relevante, în special datele menționate în anexa III. Autoritatea care acordă licențele ține seama de toate informațiile disponibile. Decizia se comunică de îndată întreprinderii care solicită o licență. Orice refuz trebuie să fie motivat.</p> <p>(3) Statele membre se asigură că deciziile autorității de acordare a licențelor sunt supuse controlului jurisdicțional.</p>	<p>Articolul 22. Procedura de acordare a autorizațiilor de transport feroviar</p> <p>(1) Autorizația de transport feroviar se emite în baza evaluării documentelor stabilite la alineatul (2) din articolul 21 și a constatării intrării de către entitatea care solicită autorizația de transport feroviar a condițiilor pentru desfășurarea activității de transport feroviar stabilite la alineatul (1) din articolul 21 al acestui Cod.</p> <p>(2) Cererea privind autorizația de transport feroviar se examinează în termen de o lună de la data recepționării.</p> <p>(3) Autorizațiile de transport feroviar se eliberează în mod gratuit conform prevederilor anexei nr. I la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.</p> <p>(4) Regulile privind modul de examinare și soluționare a cererilor, modelul tipizat și conținutul autorizațiilor de transport feroviar se aprobă de către Autoritatea Feroviară și se publică pe pagina web oficială.</p>	<p>Art. 26. Utilizarea efectivă a capacității de infrastructură</p> <p>Statele membre se asigură că sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară respectă principiile stabilite de prezenta directivă și permit astfel administratorului infrastructurii să introducă pe piață și să utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile.</p> <p>Art. 27. Documentul de referință al rețelei</p>
<p>Art. 26. Utilizarea efectivă a capacității de infrastructură</p> <p>Sistemul de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară trebuie să respecte condițiile stabilite de prezenta Cod astfel încât să permită Administratorului Infrastructurii să introducă pe piață și să utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile.</p>	<p>Articolul 26. Utilizarea efectivă a capacității de infrastructură</p> <p>Sistemul de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară trebuie să respecte condițiile stabilite de prezenta Cod astfel încât să permită Administratorului Infrastructurii să introducă pe piață și să utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile.</p>	<p>Art. 27. Documentul de referință al rețelei</p> <p>(1) După consultarea părților interesate, Administratorul Infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se obține după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document.</p> <p>(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii și pune la dispoziție întreprinderilor feroviare și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă, în special:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dispoziții generale; b) condițiile de acces și de utilizare a infrastructurii feroviare; c) prezentarea generală a traficului și a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii feroviare disponibile și a restricțiilor privind utilizarea acesteia; d) prioritățile, prioritățile și criteriile pentru alocarea capacităților de infrastructură; e) tipurile de servicii; f) principiile de percepere a tarifelor și taxelor de servicii; g) nivelul tarifelor și metoda lor de calcul.
<p>Art. 27. Documentul de referință al rețelei</p> <p>(1) După consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se obține după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document.</p> <p>(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii și pune la dispoziție întreprinderilor feroviare și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă, în special:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dispoziții generale; b) condițiile de acces și de utilizare a infrastructurii feroviare; c) prezentarea generală a traficului și a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii feroviare disponibile și a restricțiilor privind utilizarea acesteia; d) prioritățile, prioritățile și criteriile pentru alocarea capacităților de infrastructură; e) tipurile de servicii; f) principiile de percepere a tarifelor și taxelor de servicii; g) nivelul tarifelor și metoda lor de calcul. 	<p>Articolul 27. Documentul de referință al rețelei</p> <p>(1) După consultarea părților interesate, Administratorul Infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se obține după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document.</p> <p>(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii și pune la dispoziție întreprinderilor feroviare și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă, în special:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dispoziții generale; b) condițiile de acces și de utilizare a infrastructurii feroviare; c) prezentarea generală a traficului și a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii feroviare disponibile și a restricțiilor privind utilizarea acesteia; d) prioritățile, prioritățile și criteriile pentru alocarea capacităților de infrastructură; e) tipurile de servicii; f) principiile de percepere a tarifelor și taxelor de servicii; g) nivelul tarifelor și metoda lor de calcul. 	<p>Art. 27. Documentul de referință al rețelei</p> <p>(1) După consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se obține după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document. Documentul de referință se publică în cel puțin două limbi oficiale ale Uniunii. Conținutul documentului de referință al rețelei va fi pus la dispoziție gratuit, în format electronic, pe portalul web al administratorului infrastructurii și este accesibil prin intermediul unui portal web comun. Acel portal web este creat de administratorii infrastructurii în temeiul cooperării acestora în conformitate cu articolele 37 și 40.</p> <p>(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii și pune la dispoziție întreprinderilor feroviare și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă. Documentul de referință al rețelei conține de asemenea informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului de infrastructură și de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în</p>

<p>fornat electronic. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa IV.</p> <p>(3) Documentul de referință al rețelei se actualizează periodic și se modifică, dacă este cazul.</p> <p>(4) Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu patru luni înainte de data limită pentru introducerea cererilor pentru capacitate de infrastructură.</p>	<p>(3) Conținutul și formatul documentului de referință al rețelei se stabilește de către Minister și se publică pe pagina web a acestuia.</p> <p>(4) Administratorul infrastructurii înocmește documentul de referință al rețelei în consultare cu Autoritatea Feroviară și îl prezintă Ministerului spre aprobare.</p> <p>(5) Documentul de referință al rețelei se publică în scop informativ pe site-ul web al Administratorului infrastructurii.</p> <p>(6) Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu patru luni înainte de data limită pentru aplicarea cererilor pentru capacitate de infrastructură.</p>	<p>Art. 28. Acorduri între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură</p> <p>Orice întreprindere feroviară care asigură servicii de transport feroviar închise, în temeiul dreptului public sau privat, acordurile necesare cu administratorii infrastructurii feroviare utilizate. Condițiile care guvernează aceste acorduri trebuie să nu fie discriminatorii și să fie transparente, în conformitate cu prezenta directivă.</p>
<p>Art. 29. Stabilitatea, calcularea și perceperea tarifelor</p> <p>(1) Statele membre stabilesc un cadru de tarifyare cu respectarea independenței administrației prevăzute la articolul 4.</p> <p>Sub rezerva condiției respective, statele membre stabilesc și regulile specifice de tarifyare sau transferă această competență administratorului infrastructurii.</p> <p>Statele membre se asigură că documentul de referință al rețelei cuprinde regulile și cadrul de tarifyare sau indică un site web în cadrul cărui sunt publicate regulile și cadrul de tarifyare.</p> <p>Administratorul infrastructurii calculează și percepe tariful pentru utilizarea infrastructurii în conformitate cu cadrul și regulile de tarifyare stabilite.</p> <p>Fără a aduce atingere independenței administrației prevăzută la articolul 4 și sub rezerva conferirii dreptului în mod direct prin dreptul constituțional înainte de 15 decembrie 2010, parlamentele naționale pot avea dreptul de a examina și, după caz, revizui nivelul tarifelor stabilite de administratorul rețelei. Orice astfel de revizuire asigură faptul că tarifyele sunt în conformitate cu prezenta directivă și cu regulile și cadrul de tarifyare stabilite.</p> <p>(2) Cu excepția situației în care sunt adoptate dispoziții speciale în conformitate cu articolul 22 alineatul (3), administratorii infrastructurii se asigură că sistemul de tarifyare utilizat se bazează pe aceleași principii valabile pentru întreaga lor rețea.</p> <p>(3) Administratorii infrastructurii se asigură că aplicarea sistemelor de tarifyare determină tarifye echivalente și nediscriminatorii pentru diferitele întreprinderi feroviare care efectuează prestații de servicii de tip echivalent, în zone de piață similară, și că tarifyele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.</p>	<p>Articolul 42. Contractul de alocare a capacității</p> <p>(1) Contractul de alocare a capacității se încheie între Administratorul Infrastructurii și solicitant. Contractul precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite acestuia pe o perioadă care poate depăși valabilitatea unui grafic de circulație.</p> <p>(2) Contractul nu trebuie să împiedice utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.</p> <p>(3) Contractul prevede modificarea sau limitarea clauzelor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.</p> <p>(4) Contractul cuprinde clauze privind repararea prejudiciului pentru executarea necorespunzătoare a contractului.</p> <p>(5) Termenul contractului se stabilește de comun acord al părților la contract.</p> <p>(6) Respectând confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal, caracterul general al fiecărui contract poate fi comunicat oricărei părți interesate.</p>	<p>Articolul 29. Modul de stabilire a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii în baza unei metodologii aprobate de Guvern, prezintă Ministerului spre aprobare un sistem de tarifyare pentru utilizarea infrastructurii feroviare, cu respectarea legislației naționale și tratatelor internaționale. Nivelul tarifelor trebuie să asigure o competitivitate optimă cu alte tipuri de transport.</p> <p>(2) Sistemul de tarifyare trebuie să asigure aplicarea unor tarifye echivalente și nediscriminatorii pentru diferitele tipuri de servicii pentru toate întreprinderile feroviare care prestează același tip de servicii, și că tarifyele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.</p> <p>(3) La prelucrarea datelor furnizate de solicitanți se asigură respectarea legislației privind secretul comercial, confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal.</p>
<p>Art. 28. Acorduri între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură</p> <p>Orice întreprindere feroviară care asigură servicii de transport feroviar închise, în temeiul dreptului public sau privat, acordurile necesare cu administratorii infrastructurii feroviare utilizate. Condițiile care guvernează aceste acorduri trebuie să nu fie discriminatorii și să fie transparente, în conformitate cu prezenta directivă.</p>	<p>Articolul 42. Contractul de alocare a capacității</p> <p>(1) Contractul de alocare a capacității se încheie între Administratorul Infrastructurii și solicitant. Contractul precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite acestuia pe o perioadă care poate depăși valabilitatea unui grafic de circulație.</p> <p>(2) Contractul nu trebuie să împiedice utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.</p> <p>(3) Contractul prevede modificarea sau limitarea clauzelor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.</p> <p>(4) Contractul cuprinde clauze privind repararea prejudiciului pentru executarea necorespunzătoare a contractului.</p> <p>(5) Termenul contractului se stabilește de comun acord al părților la contract.</p> <p>(6) Respectând confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal, caracterul general al fiecărui contract poate fi comunicat oricărei părți interesate.</p>	<p>Articolul 29. Modul de stabilire a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii în baza unei metodologii aprobate de Guvern, prezintă Ministerului spre aprobare un sistem de tarifyare pentru utilizarea infrastructurii feroviare, cu respectarea legislației naționale și tratatelor internaționale. Nivelul tarifelor trebuie să asigure o competitivitate optimă cu alte tipuri de transport.</p> <p>(2) Sistemul de tarifyare trebuie să asigure aplicarea unor tarifye echivalente și nediscriminatorii pentru diferitele tipuri de servicii pentru toate întreprinderile feroviare care prestează același tip de servicii, și că tarifyele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.</p> <p>(3) La prelucrarea datelor furnizate de solicitanți se asigură respectarea legislației privind secretul comercial, confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal.</p>
<p>Art. 29. Stabilitatea, calcularea și perceperea tarifelor</p> <p>(1) Statele membre stabilesc un cadru de tarifyare cu respectarea independenței administrației prevăzute la articolul 4.</p> <p>Sub rezerva condiției respective, statele membre stabilesc și regulile specifice de tarifyare sau transferă această competență administratorului infrastructurii.</p> <p>Statele membre se asigură că documentul de referință al rețelei cuprinde regulile și cadrul de tarifyare sau indică un site web în cadrul cărui sunt publicate regulile și cadrul de tarifyare.</p> <p>Administratorul infrastructurii calculează și percepe tariful pentru utilizarea infrastructurii în conformitate cu cadrul și regulile de tarifyare stabilite.</p> <p>Fără a aduce atingere independenței administrației prevăzută la articolul 4 și sub rezerva conferirii dreptului în mod direct prin dreptul constituțional înainte de 15 decembrie 2010, parlamentele naționale pot avea dreptul de a examina și, după caz, revizui nivelul tarifelor stabilite de administratorul rețelei. Orice astfel de revizuire asigură faptul că tarifyele sunt în conformitate cu prezenta directivă și cu regulile și cadrul de tarifyare stabilite.</p> <p>(2) Cu excepția situației în care sunt adoptate dispoziții speciale în conformitate cu articolul 22 alineatul (3), administratorii infrastructurii se asigură că sistemul de tarifyare utilizat se bazează pe aceleași principii valabile pentru întreaga lor rețea.</p> <p>(3) Administratorii infrastructurii se asigură că aplicarea sistemelor de tarifyare determină tarifye echivalente și nediscriminatorii pentru diferitele întreprinderi feroviare care efectuează prestații de servicii de tip echivalent, în zone de piață similară, și că tarifyele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.</p>	<p>Articolul 42. Contractul de alocare a capacității</p> <p>(1) Contractul de alocare a capacității se încheie între Administratorul Infrastructurii și solicitant. Contractul precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite acestuia pe o perioadă care poate depăși valabilitatea unui grafic de circulație.</p> <p>(2) Contractul nu trebuie să împiedice utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.</p> <p>(3) Contractul prevede modificarea sau limitarea clauzelor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.</p> <p>(4) Contractul cuprinde clauze privind repararea prejudiciului pentru executarea necorespunzătoare a contractului.</p> <p>(5) Termenul contractului se stabilește de comun acord al părților la contract.</p> <p>(6) Respectând confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal, caracterul general al fiecărui contract poate fi comunicat oricărei părți interesate.</p>	<p>Articolul 29. Modul de stabilire a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii în baza unei metodologii aprobate de Guvern, prezintă Ministerului spre aprobare un sistem de tarifyare pentru utilizarea infrastructurii feroviare, cu respectarea legislației naționale și tratatelor internaționale. Nivelul tarifelor trebuie să asigure o competitivitate optimă cu alte tipuri de transport.</p> <p>(2) Sistemul de tarifyare trebuie să asigure aplicarea unor tarifye echivalente și nediscriminatorii pentru diferitele tipuri de servicii pentru toate întreprinderile feroviare care prestează același tip de servicii, și că tarifyele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.</p> <p>(3) La prelucrarea datelor furnizate de solicitanți se asigură respectarea legislației privind secretul comercial, confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal.</p>
<p>Art. 28. Acorduri între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură</p> <p>Orice întreprindere feroviară care asigură servicii de transport feroviar închise, în temeiul dreptului public sau privat, acordurile necesare cu administratorii infrastructurii feroviare utilizate. Condițiile care guvernează aceste acorduri trebuie să nu fie discriminatorii și să fie transparente, în conformitate cu prezenta directivă.</p>	<p>Articolul 42. Contractul de alocare a capacității</p> <p>(1) Contractul de alocare a capacității se încheie între Administratorul Infrastructurii și solicitant. Contractul precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite acestuia pe o perioadă care poate depăși valabilitatea unui grafic de circulație.</p> <p>(2) Contractul nu trebuie să împiedice utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.</p> <p>(3) Contractul prevede modificarea sau limitarea clauzelor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.</p> <p>(4) Contractul cuprinde clauze privind repararea prejudiciului pentru executarea necorespunzătoare a contractului.</p> <p>(5) Termenul contractului se stabilește de comun acord al părților la contract.</p> <p>(6) Respectând confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal, caracterul general al fiecărui contract poate fi comunicat oricărei părți interesate.</p>	<p>Articolul 29. Modul de stabilire a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii în baza unei metodologii aprobate de Guvern, prezintă Ministerului spre aprobare un sistem de tarifyare pentru utilizarea infrastructurii feroviare, cu respectarea legislației naționale și tratatelor internaționale. Nivelul tarifelor trebuie să asigure o competitivitate optimă cu alte tipuri de transport.</p> <p>(2) Sistemul de tarifyare trebuie să asigure aplicarea unor tarifye echivalente și nediscriminatorii pentru diferitele tipuri de servicii pentru toate întreprinderile feroviare care prestează același tip de servicii, și că tarifyele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.</p> <p>(3) La prelucrarea datelor furnizate de solicitanți se asigură respectarea legislației privind secretul comercial, confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor și a datelor cu caracter personal.</p>

	<p>Articolul 30. Costurile infrastructurii și contabilitatea</p> <p>(1) Administratorii infrastructurii sunt stimulați, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de utilizare a infrastructurii, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces.</p> <p>(2) Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anuității, statele membre se asigură că un acord de natură contractuală care respectă principiile și parametrii de bază din anexa V este încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin cinci ani.</p> <p>Statele membre se asigură că acordurile de natură contractuală în vigoare la 15 decembrie 2012 se modifică, dacă este necesar, în vederea alinierii lor la dispozițiile prezentei directive cu ocazia reînnoirii acestora sau cel târziu până la 16 iunie 2015.</p> <p>(3) Statele membre pun în aplicare stimulentele menționate la alineatul (1) prin intermediul acordului de natură contractuală menționat la alineatul (2) sau prin intermediul măsurilor de reglementare sau printr-o combinație de stimulente în vederea reducerii costurilor în cadrul acordului de natură contractuală și nivelul tarifelor prin intermediul măsurilor de reglementare.</p> <p>(4) Dacă un stat membru decide să pună în aplicare stimulentele menționate la alineatul (1) prin intermediul măsurilor de reglementare, acesta se va baza pe analiza reducerilor de costuri care ar putea fi obținute. Aceste dispoziții nu aduc atingere competențelor organismului de reglementare de a revizui tarifele menționate la articolul 56.</p> <p>(5) Clauzele acordului de natură contractuală menționat la alineatul (2) și structura plăgilor destinate asigurării fondurilor administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.</p> <p>(6) Statele membre se asigură că solicitanții cunoscuți și solicitanții potențiali, la solicitarea acestora, sunt informați de către autoritatea competentă și administratorul infrastructurii și că li se oferă oportunitatea de a-și exprima punctele de vedere cu privire la conținutul acordului de natură contractuală înainte de semnarea acestuia. Acordul de natură contractuală se publică în termen de o lună de la data încheierii sale.</p> <p>Administratorul infrastructurii asigură coerțența dintre dispozițiile acordului și Planul de afaceri.</p> <p>(7) Administratorii infrastructurii elaborează și țin un registru al activelor lor și al activelor de administrare cărora sunt răspunzători, care vor fi utilizate pentru a evalua finanțarea necesară pentru repararea sau înlocuirea acestora. Acesta este însoțit de informații privind cheltuielile cu reînnoirea și modernizarea infrastructurii.</p>	<p>Articolul 30. Contractul multi anual pentru administrarea infrastructurii</p> <p>(1) Administratorul infrastructurii este stimulat, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de utilizare a infrastructurii, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces.</p> <p>(2) Fără a influența competența Administratorului Infrastructurii privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anuității la aplicarea acestuia, Guvernul asigură încheierea unui contract multi anual pentru administrarea infrastructurii cu Administratorul Infrastructurii pe o perioadă de cel puțin cinci ani.</p> <p>(3) Guvernul poate pune în aplicare stimulente (subsidi) în baza contractului multi anual prin intermediul măsurilor de reglementare sau printr-o combinație de stimulente și măsuri de reglementare în vederea reducerii costurilor stabilite în contractul multi anual și reducerii nivelului tarifelor de acces la infrastructură și servicii.</p> <p>(4) La aplicarea stimulentei prin intermediul măsurilor de reglementare, Guvernul se va baza pe o analiză a reducerilor de costuri care ar putea fi obținute.</p> <p>(5) Clauzele contractului multi anual și structura plăgilor destinate asigurării finanțării Administratorului Infrastructurii trebuie să fie convenite în avans și să acopere întreaga durată a contractului.</p> <p>(6) Contractul multi anual se consultă cu solicitanții cunoscuți și potențiali de capacitate de infrastructură la necesitate și la cererea acestora.</p> <p>(7) Administratorul Infrastructurii asigură coerțența dintre dispozițiile contractului multi anual și planul său de afaceri.</p> <p>(8) Administratorul Infrastructurii duce o evidență a activelor administrate, pentru a evalua finanțarea necesară reparării sau înlocuirii acestora.</p> <p>(10) Evidența activelor Administratorului Infrastructurii trebuie să includă informații privind cheltuielile cu reînnoirea și modernizarea infrastructurii.</p> <p>(11) Administratorul Infrastructurii stabilește o metodă de repartizare a costurilor între diferitele categorii de servicii oferite întreprinderilor feroviare.</p>
	<p>Compatibil</p>	

<p>(8) Administratorii infrastructurii stabilesc o metodă de repartizare a costurilor între diferitele categorii de servicii oferite întreprinderilor feroviare. Statele membre pot cere aprobarea prealabilă. Această metodă este actualizată periodic pe baza celor mai bune uzanțe internaționale.</p>	<p>Art. 31. Principii de tarifare</p> <p>(1) Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii se plătesc administratorului infrastructurii și, respectiv, operatorului infrastructurii de servicii, iar aceștia le utilizează la finanțarea activităților lor.</p> <p>(2) Statele membre solicitează administratorului infrastructurii feroviare și operatorului infrastructurii de servicii să furnizeze organismului de reglementare toate informațiile necesare pentru a putea organiza și desfășura activitățile feroviare în condiții de siguranță și eficiență.</p> <p>(3) Administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii trebuie să poată demonstra întreprinderilor feroviare că tarifele de utilizare a infrastructurii și serviciilor furnizate în fapt întreprinderii feroviare respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.</p> <p>(4) Tarifele pentru servicii de prestări și pentru accesul la infrastructură care conectează infrastructurile de servicii se stabilesc la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar.</p> <p>(5) Tarifele pot include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al secțiunii identificabile a infrastructurii pe durata perioadelor de saturare.</p> <p>(6) Pentru a evita fluctuațiile disproporționate nedorite, tarifele pot fi calculate în medie la o răspândire rezonabilă a serviciilor și timpilor de tren. Cu toate acestea, mărimea relativă a tarifului pentru infrastructură este legată de costurile care pot fi atribuite serviciilor.</p> <p>(7) Tarifele impuse pentru accesul la calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.</p> <p>(8) În cazul în care serviciile ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul prestației, plus un profit rezonabil.</p> <p>(9) Pentru capacitatea utilizată în scopul întreținerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivul tarif nu depășește pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii apărute în urma întreținerii.</p> <p>(10) Operatorul infrastructurii de prestări a serviciilor menționate prezintă Administratorilor infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei sau indică o pagină web pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic.</p> <p>(11) Administratorul de infrastructură specifică nivelul tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și efectuează colectarea acestora.</p> <p>(12) Nivelul tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare se stabilesc de Administratorul infrastructurii în mod transparent și în conformitate cu principiul nediscriminării, în baza unui model de alocare a costurilor care cuprinde atât modelul de rețea, cât și modelul de transport.</p> <p>(13) Metodologia de calcul a tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare se aprobă de către Guverna și se publică în „Monitorul Oficial”.</p> <p>(14) Administratorul infrastructurii cooperează cu administratorii de infrastructură din exteriorul țării pentru a permite desfășurarea în mod eficient și competitiv a operațiunilor de transport feroviar internațional de pasageri și mărfuri.</p> <p>(15) Fiecare cooperare sau organizare comună este reglementată în conformitate cu dispozițiile prezentei Cod și cu acordurile internaționale.</p> <p>(16) Administratorul de infrastructură aplică Metodologia într-o manieră nediscriminatorie</p>	<p>Articolul 31. Reguli de tarifare</p> <p>(1) Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii se plătesc Administratorului infrastructurii și, respectiv, operatorului infrastructurii de servicii în scopul finanțării activităților lor.</p> <p>(2) Administratorul infrastructurii feroviare și operatorul infrastructurii de servicii furnizează organismului de reglementare toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse pentru ași îndeplini funcțiile.</p> <p>(3) Administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii trebuie să poată demonstra întreprinderilor feroviare că tarifele de utilizare a infrastructurii și serviciilor furnizate în fapt întreprinderii feroviare respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.</p> <p>(4) Tarifele pentru servicii de prestări și pentru accesul la infrastructură care conectează infrastructurile de servicii se stabilesc la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar.</p> <p>(5) Tarifele pot include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al secțiunii identificabile a infrastructurii pe durata perioadelor de saturare.</p> <p>(6) Pentru a evita fluctuațiile disproporționate nedorite, tarifele pot fi calculate în medie la o răspândire rezonabilă a serviciilor și timpilor de tren. Cu toate acestea, mărimea relativă a tarifului pentru infrastructură este legată de costurile care pot fi atribuite serviciilor.</p> <p>(7) Tarifele impuse pentru accesul la calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.</p> <p>(8) În cazul în care serviciile ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul prestației, plus un profit rezonabil.</p> <p>(9) Pentru capacitatea utilizată în scopul întreținerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivul tarif nu depășește pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii apărute în urma întreținerii.</p> <p>(10) Operatorul infrastructurii de prestări a serviciilor menționate prezintă Administratorilor infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei sau indică o pagină web pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic.</p> <p>(11) Administratorul de infrastructură specifică nivelul tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și efectuează colectarea acestora.</p> <p>(12) Nivelul tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare se stabilesc de Administratorul infrastructurii în mod transparent și în conformitate cu principiul nediscriminării, în baza unui model de alocare a costurilor care cuprinde atât modelul de rețea, cât și modelul de transport.</p> <p>(13) Metodologia de calcul a tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare se aprobă de către Guverna și se publică în „Monitorul Oficial”.</p> <p>(14) Administratorul infrastructurii cooperează cu administratorii de infrastructură din exteriorul țării pentru a permite desfășurarea în mod eficient și competitiv a operațiunilor de transport feroviar internațional de pasageri și mărfuri.</p> <p>(15) Fiecare cooperare sau organizare comună este reglementată în conformitate cu dispozițiile prezentei Cod și cu acordurile internaționale.</p> <p>(16) Administratorul de infrastructură aplică Metodologia într-o manieră nediscriminatorie</p>	<p>Art. 31. Principii de tarifare</p> <p>(1) Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii se plătesc administratorului infrastructurii și, respectiv, operatorului infrastructurii de servicii, iar aceștia le utilizează la finanțarea activităților lor.</p> <p>(2) Statele membre solicitează administratorului infrastructurii feroviare și operatorului infrastructurii de servicii să furnizeze organismului de reglementare toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse pentru a putea organiza și desfășura activitățile feroviare în condiții de siguranță și eficiență.</p> <p>(3) Administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii trebuie să poată demonstra întreprinderilor feroviare că tarifele de utilizare a infrastructurii și serviciilor furnizate în fapt întreprinderii feroviare respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.</p> <p>(4) Tarifele pentru servicii de prestări și pentru accesul la infrastructură care conectează infrastructurile de servicii se stabilesc la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar.</p> <p>(5) Tarifele pot include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al secțiunii identificabile a infrastructurii pe durata perioadelor de saturare.</p> <p>(6) Pentru a evita fluctuațiile disproporționate nedorite, tarifele pot fi calculate în medie la o răspândire rezonabilă a serviciilor și timpilor de tren. Cu toate acestea, mărimea relativă a tarifului pentru infrastructură este legată de costurile care pot fi atribuite serviciilor.</p> <p>(7) Tarifele impuse pentru accesul la calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.</p> <p>(8) În cazul în care serviciile ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul prestației, plus un profit rezonabil.</p> <p>(9) Pentru capacitatea utilizată în scopul întreținerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivul tarif nu depășește pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii apărute în urma întreținerii.</p> <p>(10) Operatorul infrastructurii de prestări a serviciilor menționate prezintă Administratorilor infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei sau indică o pagină web pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic.</p> <p>(11) Administratorul de infrastructură specifică nivelul tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și efectuează colectarea acestora.</p> <p>(12) Nivelul tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare se stabilesc de Administratorul infrastructurii în mod transparent și în conformitate cu principiul nediscriminării, în baza unui model de alocare a costurilor care cuprinde atât modelul de rețea, cât și modelul de transport.</p> <p>(13) Metodologia de calcul a tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare se aprobă de către Guverna și se publică în „Monitorul Oficial”.</p> <p>(14) Administratorul infrastructurii cooperează cu administratorii de infrastructură din exteriorul țării pentru a permite desfășurarea în mod eficient și competitiv a operațiunilor de transport feroviar internațional de pasageri și mărfuri.</p> <p>(15) Fiecare cooperare sau organizare comună este reglementată în conformitate cu dispozițiile prezentei Cod și cu acordurile internaționale.</p> <p>(16) Administratorul de infrastructură aplică Metodologia într-o manieră nediscriminatorie</p>
---	---	---	---

<p>Acestea nu trebuie să aibă ca efect demanarea nejustificată a concurenței între întreprinderile feroviare sau să afecteze competitivitatea globală a sectorului feroviar.</p> <p>Orice modificare a tarifelor de utilizare a infrastructurii pentru a ține seama de costurile aferente efecelor produse de zgomot trebuie să sprijine modernizarea vagoanelor prin aplicarea celei mai viabile tehnologii din punct de vedere economic care permite frânarea cu un nivel scăzut de zgomot.</p> <p>Tărirea costurilor de mediu care determină o creștere a valorii globale a încășărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă este aplicată în cazul transportului rutier de marfă, în conformitate cu dreptul Uniunii.</p> <p>Dacă tariful în cazul costurilor de mediu determină venituri suplimentare, statele membre decid asupra modului de utilizare a acestora.</p> <p>Statele membre se asigură că informațiile necesare sunt păstrate, că se poate identifica originea tarifării costurilor de mediu și că aplicarea acestora poate fi urmărită. Statele membre pun, la cerere, aceste informații la dispoziția Comisiei.</p> <p>(6) Pentru evitarea fluctuațiilor disproportionatelor nedorite, tarifele menționate la alineatele (3), (4) și (5) pot fi exprimate în medii calculate pentru o gamă rezonabilă de servicii de transport feroviar și perioade. Totuși, importanța relativă a tarifului de utilizare a infrastructurii trebuie raportată la costurile imputabile diferitelor servicii.</p> <p>(7) Tarifele inopuse pentru accesul la calea ferată în cadrul infrastructurii de servicii menționate la punctul 2 din anexa II și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.</p> <p>(8) În cazul în care serviciile menționate la punctele 3 și 4 din anexa II, ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul prestației, plus un profit rezonabil.</p> <p>(9) Pentru capacitatea utilizată în scopul înrețnerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivele tarife nu depășesc pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii aparute în urma întreținerii.</p> <p>(10) Operatorul infrastructurii de prestare a serviciilor menționate la punctele 2, 3 și 4 din anexa II prezintă administratorului infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic în conformitate cu articolul 27.</p>				<p>Articolul 32. Excepții de la principiile de tarifare</p> <p>(1) Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, prețurile pot fi majorate pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a segmentelor pieței de transport feroviar.</p>
<p>Art. 32. Excepții de la principiile de tarifare</p> <p>(1) Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate majora prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a segmentelor pieței feroviare. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.</p>			<p>Articolul 32. Excepții de la principiile de tarifare</p>	<p>Compatibil</p>

<p>Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a operării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate, dacă piața se pretează la aceasta.</p>	<p>(2) Nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a operării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate, dacă piața se pretează la aceasta.</p>
<p>Înainte să aprobe perceperea unor astfel de majorări, statele membre se asigură că administratorii infrastructurii evaluează relevanța acestora pentru segmente de piață specifice, luând în considerare cel puțin pericolele prevăzute la punctul 1 din anexa VI și reținându-le pe cele relevante. Lista segmentelor de piață definiți de administratorii infrastructurii cuprinde cel puțin următoarele trei segmente: serviciile de transport de mărfuri, serviciile de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice și alte servicii de transport de călători.</p> <p>În plus, administratorii infrastructurii pot diferenția segmentele de piață în funcție de mărfurile sau de călătorii transportați.</p> <p>De asemenea, se definesc segmentele de piață în cadrul cărora întreprinderile feroviare nu operează în prezent, dar pot furniza servicii în cursul perioadei de valabilitate a sistemului de tarifare. Administratorii infrastructurii nu includ o majorare în cadrul sistemului de tarifare pentru aceste segmente de piață.</p> <p>Lista segmentelor de piață se publică în documentul de referință al rețelei și se reînnoiește cel puțin o dată la cinci ani. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 controlează lista respectivă în conformitate cu articolul 56.</p>	<p>(2) Pentru transportul de mărfuri dinspre și către țări terțe operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii, administratorul infrastructurii poate stabili tarife mai ridicate pentru a recupera integral costurile suportate.</p>
<p>(3) Pentru proiectele de investiții specifice viitoare sau pentru proiectele de investiții specifice care au fost realizate după 1988, administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor astfel de proiecte, în măsura în care aceste proiecte cresc eficiența sau rentabilitatea ori ambele și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.</p>	<p>(3) Pentru proiectele de investiții specifice viitoare sau pentru proiectele de investiții specifice care au fost realizate după 1988, administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor astfel de proiecte, în măsura în care aceste proiecte cresc eficiența sau rentabilitatea ori ambele și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.</p>
<p>(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare menționate în Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei (1) pot fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS care respectă versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei (2) și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu trebuie să aibă ca rezultat o creștere globală a veniunilor administratorului de infrastructură.</p> <p>Statele membre pot decide ca această diferențiere a tarifelor de utilizare a infrastructurii să nu se aplice liniilor de cale ferată menționate în Regulamentul (UE) 2016/919, pe care pot circula doar trenuri dotate cu ETCS.</p> <p>Statele membre pot decide să extindă această diferențiere la liniile ferate care nu sunt menționate în Regulamentul (UE) 2016/919.</p>	<p>(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare menționate în Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei (1) pot fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS care respectă versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei (2) și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu trebuie să aibă ca rezultat o creștere globală a veniunilor administratorului de infrastructură.</p> <p>Statele membre pot decide ca această diferențiere a tarifelor de utilizare a infrastructurii să nu se aplice liniilor de cale ferată menționate în Regulamentul (UE) 2016/919, pe care pot circula doar trenuri dotate cu ETCS.</p> <p>Statele membre pot decide să extindă această diferențiere la liniile ferate care nu sunt menționate în Regulamentul (UE) 2016/919.</p>
<p>(5) Pentru a se evita orice discriminare, statele membre se asigură că tarifele medii și marginale ale unui administrator al infrastructurii percepute pentru utilizarea echivalentă a infrastructurii sale sunt</p>	<p>(5) Pentru a se evita orice discriminare, statele membre se asigură că tarifele medii și marginale ale unui administrator al infrastructurii percepute pentru utilizarea echivalentă a infrastructurii sale sunt</p>

<p>comparabile și serviciile echivalente de pe același segment de piață sunt supuse aceluiași tarife. Administratorul infrastructurii arată în documentul de referință al rețelei că sistemul de tarife îndeplinește aceste cerințe în măsura în care se poate, fără a dezvălui informații comerciale confidențiale.</p> <p>(6) Un administrator al infrastructurii care intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarife menționat la alineatul (1) din prezentul articol anunță acest lucru în mod public cu cel puțin trei luni înainte de termenul de publicare a documentului de referință al rețelei, în conformitate cu articolul 27 alineatul (4).</p>	<p>Art. 33. Reduceri</p> <p>(1) Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102, 106 și 107 din TFUE și prin excepție de la principiul costurilor directe enunțat la articolul 31 alineatul (3) din prezenta directivă, orice reducere acceptată de tarife percepute unei întreprinderi feroviare de către administratorul infrastructurii, pentru orice serviciu, respectă criteriile stabilite în prezentul articol.</p> <p>(2) Cu excepția alineatului (3), reducerile se limitează la economisirea efectivă a costurilor administrative ale infrastructurii. Pentru a calcula nivelul reducerii nu se ține seama de economiile efective deja incluse în tariful perceput.</p> <p>(3) Administratorii infrastructurii pot introduce, pentru toți utilizatorii infrastructurii, sisteme de reduceri pentru fluxuri de circulație determinate, prin care acordă reduceri pe o perioadă limitată pentru a încuraja dezvoltarea unor noi servicii de transport feroviar sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii folosite mult sub capacitatea lor.</p> <p>(4) Reducerile se pot referi doar la tarifele percepute pentru o secțiune determinată de infrastructură.</p> <p>(5) Reducerile se consultă cu Organul de reglementare.</p>	<p>Articolul 33. Reduceri la utilizarea infrastructurii</p> <p>(1) Prin excepție de la principiul costurilor directe enunțat la articolul 31 alineatul (3), Ministerul aplică reduceri în mod nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor infrastructurii feroviare în cazurile specificate de Guvern.</p> <p>(2) Cu excepția prevederilor alineatului (3), reducerile se limitează la economisirea efectivă a costurilor administrative ale Administratorului Infrastructurii. La calculul reducerii nu se consideră economiile efective deja incluse în tariful perceput.</p> <p>(3) Ministerul poate introduce, pentru toți utilizatorii infrastructurii, sisteme de reduceri pentru fluxuri de circulație determinate, prin care acordă reduceri pe o perioadă limitată pentru a încuraja dezvoltarea unor noi servicii de transport feroviar sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii folosite mult sub capacitatea lor.</p> <p>(4) Reducerile se pot referi doar la tarifele percepute pentru o secțiune determinată de infrastructură.</p> <p>(5) Reducerile se consultă cu Organul de reglementare.</p>	<p>Articolul 34. Planuri de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite</p> <p>(1) Statele membre pot introduce un sistem de compensare pe o perioadă limitată pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale modurilor de transport concurrente, despre care se poate demonstra că nu au fost plătite, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale căii ferate.</p> <p>(2) În cazul în care o întreprindere feroviară care a primit compensații se bucură de acest drept în mod exclusiv, compensațiile trebuie să fie însoțite de beneficii asemănătoare acordate utilizatorilor.</p> <p>(3) Metodologia utilizată și calculele efectuate trebuie făcute publice. Trebuie să se poată dovedi în special costurile specifice neacoperite ale infrastructurii de transport concurrente care pot fi evitate și să se asigure că sistemul se aplică întreprinderilor în mod nediscriminatoriu.</p>
<p>Art. 34. Planuri de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite</p> <p>(1) Statele membre pot introduce un sistem de compensare pe o perioadă limitată pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale modurilor de transport concurrente, despre care se poate demonstra că nu au fost plătite, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale căii ferate.</p> <p>(2) În cazul în care o întreprindere feroviară care a primit compensații se bucură de acest drept în mod exclusiv, compensațiile trebuie să fie însoțite de beneficii asemănătoare acordate utilizatorilor.</p> <p>(3) Metodologia utilizată și calculele efectuate trebuie făcute publice. Trebuie să se poată dovedi în special costurile specifice neacoperite ale infrastructurii de transport concurrente care pot fi evitate și să se asigure că sistemul se aplică întreprinderilor în mod nediscriminatoriu.</p> <p>(4) Statele membre se asigură că sistemul respectiv este compatibil cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE.</p>	<p>Art. 34. Planuri de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite</p> <p>(1) Statele membre pot introduce un sistem de compensare pe o perioadă limitată pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale modurilor de transport concurrente, despre care se poate demonstra că nu au fost plătite, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale căii ferate.</p> <p>(2) În cazul în care o întreprindere feroviară care a primit compensații se bucură de acest drept în mod exclusiv, compensațiile trebuie să fie însoțite de beneficii asemănătoare acordate utilizatorilor.</p> <p>(3) Metodologia utilizată și calculele efectuate trebuie făcute publice. Trebuie să se poată dovedi în special costurile specifice neacoperite ale infrastructurii de transport concurrente care pot fi evitate și să se asigure că sistemul se aplică întreprinderilor în mod nediscriminatoriu.</p> <p>(4) Statele membre se asigură că sistemul respectiv este compatibil cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE.</p>	<p>Articolul 34. Planuri de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite</p> <p>(1) Guvernul poate introduce un sistem de compensare pe o perioadă limitată pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale modurilor de transport concurrente, despre care se poate demonstra că nu au fost plătite, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale căii ferate.</p> <p>(2) În cazul în care o întreprindere feroviară care a primit compensații se bucură de acest drept în mod exclusiv, compensațiile trebuie să fie însoțite de beneficii asemănătoare acordate utilizatorilor.</p> <p>(3) Metodologia utilizată și calculele efectuate trebuie făcute publice. Trebuie să se poată dovedi în special costurile specifice neacoperite ale infrastructurii de transport concurrente care pot fi evitate și să se asigure că sistemul se aplică întreprinderilor în mod nediscriminatoriu.</p>	<p>Articolul 34. Planuri de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite</p> <p>(1) Guvernul poate introduce un sistem de compensare pe o perioadă limitată pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale modurilor de transport concurrente, despre care se poate demonstra că nu au fost plătite, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale căii ferate.</p> <p>(2) În cazul în care o întreprindere feroviară care a primit compensații se bucură de acest drept în mod exclusiv, compensațiile trebuie să fie însoțite de beneficii asemănătoare acordate utilizatorilor.</p> <p>(3) Metodologia utilizată și calculele efectuate trebuie făcute publice. Trebuie să se poată dovedi în special costurile specifice neacoperite ale infrastructurii de transport concurrente care pot fi evitate și să se asigure că sistemul se aplică întreprinderilor în mod nediscriminatoriu.</p>

<p>Art. 35. Sistemul de îmbunătățire a performanțelor</p> <p>(1) Sistemele de tarifare a infrastructurii încurajează întreprinderile feroviare și administratorii infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare printr-un sistem de îmbunătățire a performanței și să încurajeze performanțele rețelei feroviare printr-un sistem de îmbunătățire a performanței.</p> <p>(2) Acest sistem poate conține sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează depășirea performanțelor.</p> <p>(3) Principiile de bază ale sistemului de performanță se aplică întregii rețele.</p>	<p>Articolul 35. Sistemul performanțelor</p> <p>(1) Administratorul infrastructurii încurajează utilizatorii cărora li s-a alocat o trasă să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare printr-un sistem de îmbunătățire a performanței.</p> <p>(2) Acest sistem poate conține sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează depășirea performanțelor.</p> <p>(3) Principiile de bază ale sistemului de performanță se aplică întregii rețele.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Art. 36. Tarifele de rezervare</p> <p>Administratorii infrastructurii pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată, dar neutilizată.</p> <p>(1) Acest tarif de neutilizare încurajează utilizarea eficientă a capacităților. Incașarea acestui tarif de la solicitanții cărora li s-a alocat o trasă este obligatorie în cazul neutilizării repetate a traseelor alocate sau a unei părți a acestora.</p> <p>(2) În vederea impunerii acestui tarif, Administratorul infrastructurii publică în documentul de referință al rețelei criteriile pentru stabilirea acestei neutilizări.</p> <p>(3) Organismul de reglementare controlează relevanța acestor criterii.</p>
<p>Art. 36. Tarifele de rezervare</p> <p>Administratorii infrastructurii pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată, dar neutilizată.</p> <p>(1) Acest tarif de neutilizare încurajează utilizarea eficientă a capacităților. Incașarea acestui tarif de la solicitanții cărora li s-a alocat o trasă este obligatorie în cazul neutilizării repetate a traseelor alocate sau a unei părți a acestora.</p> <p>(2) În vederea impunerii acestui tarif, Administratorul infrastructurii publică în documentul de referință al rețelei criteriile pentru stabilirea acestei neutilizări.</p> <p>(3) Organismul de reglementare controlează relevanța acestor criterii.</p>	<p>Articolul 36. Tarifele de rezervare</p> <p>(1) Administratorul infrastructurii poate percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată, dar neutilizată.</p> <p>(2) Acest tarif de neutilizare încurajează utilizarea eficientă a capacităților. Incașarea acestui tarif de la solicitanții cărora li s-a alocat o trasă este obligatorie în cazul neutilizării repetate a traseelor alocate sau a unei părți a acestora.</p> <p>(3) În vederea impunerii acestui tarif, Administratorul infrastructurii publică în documentul de referință al rețelei criteriile pentru stabilirea acestei neutilizări.</p> <p>(4) Organismul de reglementare controlează relevanța acestor criterii.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Art. 37. Cooperarea în privința sistemelor de tarifare pentru mai mult de o rețea</p> <p>(1) Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite aplicarea unor sisteme tarifare eficiente și se asociază pentru a coordona activitatea de tarifare sau pentru a ține operațiunile de tarifare separate în cadrul sistemului feroviar din Uniune. Administratorii infrastructurii trebuie să poată informa întotdeauna orice parte interesată asupra capacităților de infrastructură care au fost deja alocate întreprinderilor feroviare utilizatoare.</p> <p>(2) În sensul alineatului (1) al prezentului articol, statele membre se asigură că administratorii infrastructurii cooperează pentru a permite aplicarea eficientă a majorităților menționate la articolul 32 și a sistemelor de îmbunătățire a performanței menționate la articolul 35 în obiectul normelor stabilite prin prezenta directivă.</p>
<p>Art. 37. Cooperarea în privința sistemelor de tarifare pentru mai mult de o rețea</p> <p>(1) Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite aplicarea unor sisteme tarifare eficiente și se asociază pentru a coordona activitatea de tarifare sau pentru a ține operațiunile de tarifare separate în cadrul sistemului feroviar din Uniune. Administratorii infrastructurii trebuie să poată informa întotdeauna orice parte interesată asupra capacităților de infrastructură care au fost deja alocate întreprinderilor feroviare utilizatoare.</p> <p>(2) În sensul alineatului (1) al prezentului articol, statele membre se asigură că administratorii infrastructurii cooperează pentru a permite aplicarea eficientă a majorităților menționate la articolul 32 și a sistemelor de îmbunătățire a performanței menționate la articolul 35 în obiectul normelor stabilite prin prezenta directivă.</p>	<p>Articolul 37. Cooperarea în privința sistemelor de tarifare pentru mai mult de o rețea</p> <p>(1) Administratorul infrastructurii poate colabora cu alți administratori ai infrastructurii pentru a permite aplicarea unor sisteme de tarifare eficiente și pentru a coordona activitatea de tarifare sau pentru a ține operațiunile de tarifare separate în cadrul sistemului feroviar.</p> <p>(2) Administratorul infrastructurii urmărește garantarea în special a competitivității optime a serviciilor de transport feroviar internațional și asigurarea utilizării eficiente a rețelei de transport feroviar.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Art. 37. Cooperarea în privința sistemelor de tarifare pentru mai mult de o rețea</p> <p>(1) Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite aplicarea unor sisteme tarifare eficiente și se asociază pentru a coordona activitatea de tarifare sau pentru a ține operațiunile de tarifare separate în cadrul sistemului feroviar din Uniune. Administratorii infrastructurii trebuie să poată informa întotdeauna orice parte interesată asupra capacităților de infrastructură care au fost deja alocate întreprinderilor feroviare utilizatoare.</p> <p>(2) În sensul alineatului (1) al prezentului articol, statele membre se asigură că administratorii infrastructurii cooperează pentru a permite aplicarea eficientă a majorităților menționate la articolul 32 și a sistemelor de îmbunătățire a performanței menționate la articolul 35 în obiectul normelor stabilite prin prezenta directivă.</p>

<p>cazul traficului care traversează mai mult de o rețea a sistemului feroviar din Uniune.</p> <p>Art. 38. Drepturile asupra capacității</p> <p>(1) Capacitățile de infrastructură sunt alocate de către administrator al infrastructurii. Odată alocate unui solicitant, nu sunt transferate de către acesta unei alte întreprinderi sau unui alt serviciu.</p> <p>Orice tranzacție în ceea ce privește capacitățile de infrastructură este interzisă și determină excluderea de la alte alocări de capacitate.</p> <p>Utilizarea capacităților de către o întreprindere feroviară în situația în care derulează activitățile unui solicitant care nu este o întreprindere feroviară nu se consideră transfer.</p> <p>(2) Dreptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii sub formă de trasă poate fi acordat solicitantului pe durata maximă corespunzătoare grafic de circulație și un solicitant pot încheia un acord cadru infrastructurii și în conformitate cu articolul 42 pentru utilizarea capacității unei infrastructurii feroviare relevante pe o perioadă mai lungă decât a unui grafic de circulație.</p> <p>(3) Drepturile și obligațiile respective ale administratorilor infrastructurii și solicitanților cu privire la orice alocare a capacităților sunt stabilite prin contract sau prin legislația statelor membre.</p> <p>(4) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători, acesta trebuie să informeze administratorii de infrastructură și organismele de reglementare respective. Pentru ca aceștia să poată evalua dacă scopul serviciului internațional este de a transporta călători pe o rută între stații situate în state membre diferite și care este potențialului impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, organismele de reglementare trebuie să se asigure că sunt informate toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu feroviar de călători pe ruta respectivă, deținut într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul în temeiul articolului 11, precum și toate întreprinderile feroviare care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport internațional de călători respectiv.</p> <p>Art. 39. Alocarea capacităților</p> <p>(1) Statele membre pot prevedea un cadru de alocare a capacităților de infrastructură, sub rezerva condiției de independență a administrării prevăzută la articolul 4. Se elaborează norme specifice de alocare a capacităților. Administratorii infrastructurii îndeplinesc procedurile de alocare a capacităților. Administratorii infrastructurii se asigură în special de alocarea echitabilă și nediscriminatorie a capacităților de infrastructură, în conformitate cu dreptul Ununii.</p> <p>(2) Administratorii infrastructurii respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care le-au fost comunicate.</p> <p>Art. 40. Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele</p> <p>(1) Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite crearea și alocarea eficientă a</p>	<p>Articolul 38. Drepturile asupra capacității</p> <p>(1) Capacitățile de infrastructură alocate de către Administratorul Infrastructurii nu pot fi transferate de către acesta unei alte întreprinderi sau unui alt serviciu de transport.</p> <p>(2) Transferul dreptului de folosire a capacității de infrastructură a unui solicitant către altul este interzisă și determină excluderea de la alte alocări de capacitate.</p> <p>(3) Utilizarea capacităților de către o întreprindere feroviară în situația în care desfășoară activitățile unui solicitant care nu este o întreprindere feroviară nu se consideră transfer.</p> <p>(4) Dreptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii sub formă de trasă poate fi acordat solicitantului pe durata maximă corespunzătoare unui grafic de circulație.</p> <p>(5) Drepturile și obligațiile Administratorului Infrastructurii și ale solicitanților cu privire la orice alocare a capacităților se stabilesc prin contract.</p> <p>(6) Dacă un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură, în cazul în care dreptul de acces la această infrastructură este limitat, acesta trebuie să informeze Administratorul Infrastructurii și Organul de reglementare cu cel puțin 6 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație la care se referă cererea de capacitate.</p> <p>(7) Administratorii Infrastructurii în termen de 10 zile de la primirea cererii, evaluează impactul economic al serviciului de transport pentru care se solicită alocarea capacității cu drept de acces limitat, asupra contractelor de servicii publice existente în consultare cu Organul de reglementare, Autoritatea Feroviară (care a încheiat contractul de servicii publice, și care a limitat accesul la infrastructură) și întreprinderile feroviare care execută contractul de servicii publice pe ruta afectată.</p>	<p>Articolul 39. Alocarea capacităților</p> <p>(1) Guvernul poate prevedea un cadru de alocare a capacităților de infrastructură, sub rezerva condiției de independență a administrării.</p> <p>(2) Regulile specifice de alocare a capacităților se stabilesc de către Minister, iar Administratorul infrastructurii îndeplinește procedurile de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii se asigură în special de alocarea echitabilă și nediscriminatorie a capacităților de infrastructură.</p> <p>(3) Administratorii infrastructurii respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care le-au fost comunicate.</p>	<p>Articolul 40. Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>
---	--	---	--	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

<p>(1) Administratorul infrastructurii colaborează cu alți Administratori ai infrastructurii pentru a permite crearea și alocarea eficientă a capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele feroviare.</p> <p>(2) Administratorul infrastructurii stabilește proceduri adecvate, care se supun normelor stabilite prin prezenta Cod, și organizează trasele care traversează mai multe rețele în consecință.</p>		
<p>capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele de sisteme feroviare în cadrul Uniunii, inclusiv în temeiul acordurilor-cadru menționate la articolul 42.</p> <p>Administratorii infrastructurii stabilesc proceduri adecvate, care se supun normelor stabilite prin prezenta directivă, și organizează trasele care traversează mai multe rețele în consecință. Statele membre se asigură că reprezentanții administratorilor de infrastructură ale căror decizii de alocare au impact asupra altor administratori de infrastructură se asociază pentru coordonarea alocării sau pentru alocarea tuturor capacităților de infrastructură relevante la nivel internațional, fără a aduce atingere reglementărilor specifice din dreptul Uniunii în materie de rețele feroviare orientate spre transportul de marfă. Principiile și criteriile pentru alocarea capacității stabilite în cadrul acestei cooperări sunt publicate de către administratorii infrastructurii în documentul de referință al rețelei în conformitate cu punctul 3 din anexa IV. Reprezentanții corespunzători ai administratorilor de infrastructură din țări terțe pot fi asociați acestor proceduri.</p> <p>(2) Comisia este informată cu privire la organizarea principalelor întinerii care au ca temă elaborarea de principii și practici comune de alocare a capacităților de infrastructură și este invitată să participe la acestea în calitate de observator. Organismele de reglementare primesc informații suficiente cu privire la elaborarea de principii și practici comune pentru alocarea infrastructurii și din partea sistemelor de alocare bazate pe tehnologia informației încât să le permită să își desfășoare supravegherea reglementată în conformitate cu articolul 56.</p> <p>(3) La orice ședință sau altă activitate inițiată pentru a permite alocarea capacităților de infrastructură pentru serviciile de transport feroviar trans-rețele, deciziile sunt luate doar de către reprezentanții administratorilor infrastructurii.</p> <p>(4) Participanții la cooperarea menționată la alineatul (1) se asigură că membrii săi, metodele sale de operare și toate criteriile importante utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură sunt făcute publice.</p> <p>(5) Lucrând în cooperare, în conformitate cu alineatul (1), administratorii infrastructurii evaluează necesitățile și, în cazul în care este necesar, pot propune și organiza trase internaționale pentru a facilita operarea trenurilor de marfă care fac obiectul unei cereri ad-hoc, menționată la articolul 48. Astfel de trase internaționale prestabilite sunt puse la dispoziția solicitanților prin oricare dintre administratorii infrastructurii care participă la întâlnire.</p>	<p>Articolul 41. Solicitanții</p> <p>(1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către solicitanți. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, solicitanții desemnează o întreprindere feroviară pentru a încheia un contract cu Administratorul infrastructurii.</p> <p>(2) Administratorul infrastructurii poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasării previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivetele cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Aceste cerințe se specifică în documentul de referință al rețelei.</p> <p>(3) Acestea pot include doar prevederile unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de</p>	<p>Art. 41. Solicitanții</p> <p>(1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către solicitanți. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, solicitanții desemnează o întreprindere feroviară pentru a încheia un acord cu administratorul infrastructurii în conformitate cu articolul 28. Aceasta nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri cu administratorii infrastructurii în temeiul articolului 44 alineatul (1).</p> <p>(2) Administratorul infrastructurii poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasării previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivetele cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Acestea sunt</p>
	<p>Companiilor</p>	

				<p>pregătire a unor oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.</p>					<p>Articolul 42. Contractul de alocare a capacității.</p> <p>(1) Un contract de alocare a capacității se poate încheia între Administratorul de infrastructură și un solicitant prin care se precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite solicitantului pe o perioadă care depășește valabilitatea unui grafic de circulație.</p> <p>(2) Contractul nu trebuie să împiedice utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.</p> <p>(3) Contractul prevede și modificarea sau limitarea clauzelor lor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.</p> <p>(4) Contractele pot cuprinde penalități pentru cazul modificării sau încetării contractului.</p> <p>(5) În principiu, Contractele se încheie pe un termen de cinci ani, care poate fi prelungit cu termene egale cu durata inițială. În anumite situații, Administratorul infrastructurii poate conveni asupra unei perioade mai scurte sau mai lungi. Orice perioadă mai lungă de cinci ani trebuie justificată prin existența unor contracte comerciale, investiții speciale sau riscuri.</p> <p>(6) Respectând confidențialitatea comercială, caracterul general al fiecărui contract poate fi comunicat oricărei părți interesate.</p>
<p>specificate în documentul de referință al rețelei, astfel cum se menționează la punctul 3 litera (b) din anexa IV. Acestea pot include doar prevederile unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garanțierea capacității acestuia de pregătire a unor oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.</p> <p>(3) Până la 16 iunie 2015, Comisia adoptă măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile criteriilor care trebuie urmate în vederea aplicării alineatului (2). Respectivete acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).</p>	<p>Art. 42. Acorduri-cadru</p> <p>(1) Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102 și 106 din TFUE, se poate încheia un acord-cadru între un administrator de infrastructură și un solicitant. Un astfel de acord-cadru precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite solicitantului pe o perioadă care depășește valabilitatea unui grafic de circulație.</p> <p>Acordul-cadru nu specifică trasa în mod detaliat, dar trebuie realizat astfel încât să răspundă nevoilor comerciale ale solicitantului. Un stat membru poate pretinde aprobarea prealabilă a unui astfel de acord-cadru de către organismul de reglementare menționat la articolul 55 din prezenta directivă.</p> <p>(2) Acordurile-cadru nu împiedică utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.</p> <p>(3) Acordurile-cadru prevăd și modificarea sau limitarea clauzelor lor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.</p> <p>(4) Acordurile-cadru pot cuprinde penalități pentru cazul modificării sau încetării acestora.</p> <p>(5) În principiu, acordurile-cadru se încheie pe un termen de cinci ani, care poate fi prelungit cu termene egale cu durata inițială. În anumite situații, administratorul infrastructurii poate conveni asupra unei perioade mai scurte sau mai lungi. Orice perioadă mai lungă de cinci ani trebuie justificată prin existența unor contracte comerciale, investiții speciale sau riscuri.</p> <p>(6) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată menționate la articolul 49 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordurile-cadru pot avea un termen de 15 ani. Orice termen mai lung de 15 ani este permis doar în situații excepționale, în special în cazul unor investiții de mare anvergură și pe termen lung și mai ales în situația în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale, inclusiv al unui plan multiannual de amortizare.</p> <p>În astfel de cazuri excepționale, acordul-cadru poate prevedea descrierea amănunțită a caracteristicilor capacității care urmează să fie pusă la dispoziția solicitantului pe durata acordului-cadru. Aceste caracteristici pot include frecvența, volumul și calitatea traseelor. Administratorul infrastructurii poate reduce capacitățile rezervate care, pe o perioadă de cel puțin o lună, au fost utilizate sub pragul stabilit la articolul 52.</p>	<p>Compatibil</p>							

<p>incepând cu 1 ianuarie 2010 se poate elabora un acord-cadru inițial cu o durată de 5 ani, care poate fi prelungit o singură dată, pe baza caracteristicilor capacității utilizate de către solicitanții care operau serviciile înaintea datei de 1 ianuarie 2010, cu scopul de a ține cont de investițiile specializate sau de existența contractelor comerciale. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 este responsabil cu autorizarea intrării în vigoare a unui astfel de acord.</p> <p>(7) Respectând confidențialitatea comercială, caracterul general al fiecărui acord-cadru este comunicat oricărei părți interesată.</p> <p>(8) Pe baza experienței acumulate de organisme de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia poate adopta măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmărite pentru aplicarea prezentului articol. Respectiv celelalte acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).</p>			
<p>Art. 43. Calendarul procesului de alocare</p> <p>Administratorul infrastructurii trebuie să stabilească și să respecte programul de alocare a capacității, conținutul cărui este descris în Regulamentul de alocare a capacităților.</p>	<p>Articolul 43. Calendarul procesului de alocare</p> <p>Administratorul infrastructurii trebuie să stabilească și să respecte programul de alocare a capacității, conținutul cărui este descris în Regulamentul de alocare a capacităților.</p>	<p>Art. 43. Calendarul procesului de alocare</p> <p>Administratorul infrastructurii trebuie să stabilească și să respecte programul de alocare a capacității, conținutul cărui este descris în Regulamentul de alocare a capacităților.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Art. 44. Ceterile</p> <p>(1) Solicitanții se pot adresa, în temeiul dreptului public sau privat, administratorului infrastructurii pentru a-și solicita un contract care să le acorde drepturi de utilizare a infrastructurii feroviare contra unui tarif, conform prevederilor din capitolul IV secțiunea 2.</p> <p>(2) Cererile în legătură cu graficul de circulație normal respectă termenele stabilite în anexa VII.</p> <p>(3) Un solicitant poate la un acord-cadru adresa cererea în conformitate cu respectivul acord.</p> <p>(4) Pentru trasele care străbat mai multe rețele, administratorii infrastructurii se asigură că solicitanții se pot adresa unui ghiseu unic care este fie un organism comun instituit de administratorii infrastructurii, fie un singur administrator de infrastructură de pe o trasă. Respectivului administratorului infrastructurii i se permite să acționeze în numele solicitantului pentru a solicita capacitățile de la ceilalți administratori ai infrastructurii relevante. Același cerință nu este aplicabilă administratorilor ai infrastructurii relevante. Același cerință nu aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului</p>	<p>Articolul 44. Ceterile</p> <p>(1) Capacitatea de infrastructură este oferită pentru utilizare prin alocarea traseelor. Solicitanții se pot adresa administratorilor infrastructurii pentru a solicita un contract care să le acorde drepturi de utilizare a infrastructurii feroviare contra unui tarif.</p> <p>(2) Cererile în legătură cu graficul de circulație se efectuează în conformitate cu programul procesului de alocare stabilit în Regulamentul de alocare a capacităților.</p> <p>(3) Un solicitant poate la un contract de alocare a capacității adresa cererea în conformitate cu respectivul contract.</p> <p>(4) Pentru trasele care străbat mai multe rețele, Administratorul infrastructurii se asigură că solicitanții se pot adresa unui ghiseu unic care este fie un organism comun instituit de Administratorul infrastructurii, fie un singur administrator de infrastructură de pe o trasă. Respectivului administrator al infrastructurii i se permite să acționeze în numele solicitantului pentru a solicita capacitățile de la ceilalți administratori ai infrastructurii relevante.</p> <p>(5) La depunerea cererii specificate mai sus, solicitantul achită costul procedurii de alocare a trasei.</p>	<p>Art. 44. Ceterile</p> <p>(1) Solicitanții se pot adresa, în temeiul dreptului public sau privat, administratorului infrastructurii pentru a-și solicita un contract care să le acorde drepturi de utilizare a infrastructurii feroviare contra unui tarif, conform prevederilor din capitolul IV secțiunea 2.</p> <p>(2) Cererile în legătură cu graficul de circulație normal respectă termenele stabilite în anexa VII.</p> <p>(3) Un solicitant poate la un acord-cadru adresa cererea în conformitate cu respectivul acord.</p> <p>(4) Pentru trasele care străbat mai multe rețele, administratorii infrastructurii se asigură că solicitanții se pot adresa unui ghiseu unic care este fie un organism comun instituit de administratorii infrastructurii, fie un singur administrator de infrastructură de pe o trasă. Respectivului administratorului infrastructurii i se permite să acționeze în numele solicitantului pentru a solicita capacitățile de la ceilalți administratori ai infrastructurii relevante. Același cerință nu este aplicabilă administratorilor ai infrastructurii relevante. Același cerință nu aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului</p>	<p>Compatibil</p>

<p>European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv.</p> <p>Art. 45. Planificarea</p> <p>(1) Administratorul infrastructurii satisfăce, pe cât posibil, toate cererile pentru capacități de infrastructură, inclusiv cererile pentru trasee care traversează mai multe rețele, și înseamnă, pe cât posibil, de toate constrângerile impuse solicitanților, inclusiv de efectul economic asupra activităților lor.</p> <p>(2) În cadrul procesului de planificare și coordonare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate serviciilor specifice, dar numai în după cum se prevede la articolele 47 și 49.</p> <p>(3) Administratorul infrastructurii consultă părțile interesate asupra proiectului graficului de circulație și le acordă cel puțin o lună pentru a-și prezenta observațiile. Părțile interesate includ pe toți cei care au solicitat capacități de infrastructură și părțile care doresc să folosească ocazia pentru a formula comentarii asupra modului în care graficul de circulație le poate afecta capacitatea de a obține servicii de transport feroviar pe perioada de valabilitate a graficului de circulație.</p> <p>(4) Administratorul infrastructurii ia măsurile necesare pentru a ține cont de preocupările exprimate.</p>	<p>(6) Nivelul costurilor este stabilit de Administratorul de infrastructură conform unei Metodologii de calcul aprobată de Guvern și este publicată în Monitorul Oficial și pe site-ul lor web.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>Art. 45. Planificarea</p> <p>(1) Administratorul infrastructurii satisfăce, pe cât posibil, toate cererile pentru capacități de infrastructură, inclusiv cererile pentru trasee care traversează mai multe rețele, și înseamnă, pe cât posibil, de toate constrângerile impuse solicitanților, inclusiv de efectul economic asupra activităților lor.</p> <p>(2) În cadrul procesului de planificare și coordonare, Administratorul infrastructurii poate acorda prioritate serviciilor specifice, dar numai în cazul infrastructurii salvate și specializate.</p> <p>3. Administratorul infrastructurii consultă părțile interesate asupra proiectului graficului de circulație și le acordă 14 zile pentru a-și prezenta observațiile. Părțile interesate includ pe toți cei care au solicitat capacități de infrastructură și părțile care doresc să folosească ocazia pentru a formula comentarii asupra modului în care graficul de circulație le poate afecta capacitatea de a obține servicii de transport feroviar pe perioada de valabilitate a graficului de circulație.</p> <p>(4) Administratorul infrastructurii ia măsurile necesare pentru a ține cont de obiectivele exprimate.</p>	<p>Articolul 45. Mecanismul și procedura de coordonare</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii instituie un mecanism de coordonare cu întreprinderile feroviare interesate și toți candidații cunoscuți și interesați. Coordonarea se referă la:</p> <p>a) necesitățile solicitanților privind întreținerea și dezvoltarea capacității de infrastructură;</p> <p>b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în contractele prin care se acordă accesul la utilizarea infrastructurii și al stimulentei menționate la articolul 30 alineatul (3) și aplicarea lor;</p> <p>c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei;</p> <p>d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;</p> <p>e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de Administratorul Infrastructurii.</p> <p>(2) Administratorul Infrastructurii organizează ședințe de coordonare cel puțin o dată pe an și invită pentru participare Organul de reglementare în calitate de observator.</p> <p>(3) În procesul de planificare, Administratorul Infrastructurii la examinarea cererilor adresate pentru aceeași trasă (capacitate de infrastructură) aplică procedura de coordonare a cererilor pentru a asigura cea mai bună concordanță a tuturor cerințelor.</p> <p>(4) Pentru situații care necesită coordonare, Administratorul Infrastructurii are dreptul, în limite de timp rezonabile, să propună capacități ale infrastructurii diferite de cele solicitate.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>Art. 46. Procedura de coordonare</p> <p>(1) În cazul în care, în timpul procesului de planificare menționat la articolul 45, administratorul infrastructurii constată existența unor conflicte între diferite cereri, acesta încearcă, prin coordonarea cererilor, să asigure cea mai bună concordanță a tuturor cerințelor.</p> <p>(2) În cazul în care apare o situație care necesită coordonare, administratorul infrastructurii are dreptul, în limite rezonabile, să propună capacități ale infrastructurii diferite de cele solicitate.</p> <p>(3) Administratorul infrastructurii încearcă, prin consultări cu solicitanții corespunzători, să soluționeze orice conflicte. Aceste consultări se bazează pe comunicarea gratuită în scris sau în format electronic a următoarelor informații într-un interval rezonabil:</p> <p>(a) trasele solicitate de toți ceilalți solicitanți pe aceleași rute;</p> <p>(b) trasele alocate cu titlu preliminar tuturor celorlalți solicitanți pe aceleași rute;</p> <p>(c) trase alternative propuse pe rutele relevante în conformitate cu alineatul (2);</p> <p>(d) informații complete privind criteriile folosite în procesul de alocare a capacităților.</p> <p>În conformitate cu articolul 39 alineatul (2), aceste informații sunt furnizate fără a divulga identitatea altor solicitanți, cu excepția cazului în care solicitanții vizați au fost de acord cu această divulgare.</p> <p>(4) Principiile care reglementează procedura de coordonare se stabilesc în documentul de referință al rețelei. Acesta reflectă în</p>	<p>Articolul 46. Mecanismul și procedura de coordonare</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii instituie un mecanism de coordonare cu întreprinderile feroviare interesate și toți candidații cunoscuți și interesați. Coordonarea se referă la:</p> <p>a) necesitățile solicitanților privind întreținerea și dezvoltarea capacității de infrastructură;</p> <p>b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în contractele prin care se acordă accesul la utilizarea infrastructurii și al stimulentei menționate la articolul 30 alineatul (3) și aplicarea lor;</p> <p>c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei;</p> <p>d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;</p> <p>e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de Administratorul Infrastructurii.</p> <p>(2) Administratorul Infrastructurii organizează ședințe de coordonare cel puțin o dată pe an și invită pentru participare Organul de reglementare în calitate de observator.</p> <p>(3) În procesul de planificare, Administratorul Infrastructurii la examinarea cererilor adresate pentru aceeași trasă (capacitate de infrastructură) aplică procedura de coordonare a cererilor pentru a asigura cea mai bună concordanță a tuturor cerințelor.</p> <p>(4) Pentru situații care necesită coordonare, Administratorul Infrastructurii are dreptul, în limite de timp rezonabile, să propună capacități ale infrastructurii diferite de cele solicitate.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>special dificultatea stabilirii traselor internaționale și efectul pe care orice modificare îl poate avea asupra altor administratori ai infrastructurii.</p> <p>(5) În cazul în care cererile pentru capacități de infrastructură nu pot fi soluționate fără coordonare, administratorul infrastructurii încearcă să trateze toate cererile pe baza acestei coordonări.</p> <p>(6) Fără să aducă atingere căilor de atac existente și articolului 56, în eventualitatea conflictelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură, este pus la punct un sistem de soluționare a litigiilor pentru a rezolva rapid astfel de conflicte. Acest sistem se stabilește în documentul de referință al rețelei. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.</p>	<p>Art. 47. Infrastructura saturată</p> <p>(1) În cazul în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, administratorul infrastructurii declară imediat respectiva secțiune a infrastructurii ca fiind saturată. În mod similar se procedează și în cazul infrastructurii despre care se poate prevedea că poate avea o capacitate insuficientă în viitorul apropiat.</p> <p>(2) În cazul în care infrastructura a fost declarată saturată, Administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității, dacă nu a fost deja introdus un plan de sporire a capacității.</p> <p>(3) În cazul în care tarifele nu au fost percepute sau nu au determinat un rezultat satisfăcător și infrastructura a fost declarată saturată, Administratorul infrastructurii poate utiliza suplimentar criteriul de prioritate pentru a alocă capacitățile de infrastructură.</p> <p>(4) Criteriile de prioritate în schema de importanță unui anumit serviciu pentru colectivitate în raport cu un alt serviciu care, în consecință, va fi exclus.</p> <p>(5) Pentru a se asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare în acest cadru, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă național și internațional, Republica Moldova poate lua, în condiții nediscriminatorii, orice măsuri necesare pentru a se asigura că astfel de servicii au prioritate la alocarea capacităților de infrastructură.</p> <p>(6) Guvernul poate, după caz, să acorde compensații Administratorului infrastructurii pentru orice pierdere financiară determinată de necesitatea alocării unei anumite capacități mai multor servicii.</p> <p>(7) Aceste măsuri și aceste compensații trebuie să țină cont de efectul acestor excluderi în alte țări.</p> <p>(8) Pentru determinarea criteriilor de prioritate se acordă atenția necesară importanței transportului de marfă și, în special, transportului internațional de marfă.</p> <p>(9) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată se stabilesc în documentul de referință al rețelei.</p>	<p>Art. 47. Infrastructura saturată</p> <p>(1) În cazul în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, administratorul infrastructurii declară imediat respectiva secțiune a infrastructurii ca fiind saturată. În mod similar se procedează și în cazul infrastructurii despre care se poate prevedea că poate avea o capacitate insuficientă în viitorul apropiat.</p> <p>(2) În cazul în care infrastructura a fost declarată saturată, Administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității, dacă nu a fost deja introdus un plan de sporire a capacității.</p> <p>(3) În cazul în care tarifele nu au fost percepute sau nu au determinat un rezultat satisfăcător și infrastructura a fost declarată saturată, Administratorul infrastructurii poate utiliza suplimentar criteriul de prioritate pentru a alocă capacitățile de infrastructură.</p> <p>(4) Criteriile de prioritate în schema de importanță unui anumit serviciu pentru colectivitate în raport cu un alt serviciu care, în consecință, va fi exclus.</p> <p>(5) Pentru a se asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare în acest cadru, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă național și internațional, Republica Moldova poate lua, în condiții nediscriminatorii, orice măsuri necesare pentru a se asigura că astfel de servicii au prioritate la alocarea capacităților de infrastructură.</p> <p>(6) Guvernul poate, după caz, să acorde compensații Administratorului infrastructurii pentru orice pierdere financiară determinată de necesitatea alocării unei anumite capacități mai multor servicii.</p> <p>(7) Aceste măsuri și aceste compensații trebuie să țină cont de efectul acestor excluderi în alte țări.</p> <p>(8) Pentru determinarea criteriilor de prioritate se acordă atenția necesară importanței transportului de marfă și, în special, transportului internațional de marfă.</p> <p>(9) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată se stabilesc în documentul de referință al rețelei.</p>	<p>Art. 47. Infrastructura saturată</p> <p>(1) În cazul în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, administratorul infrastructurii declară imediat respectiva secțiune a infrastructurii ca fiind saturată. În mod similar se procedează și în cazul infrastructurii despre care se poate prevedea că poate avea o capacitate insuficientă în viitorul apropiat.</p> <p>(2) În cazul în care infrastructura a fost declarată saturată, Administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității, dacă nu a fost deja introdus un plan de sporire a capacității.</p> <p>(3) În cazul în care tarifele nu au fost percepute sau nu au determinat un rezultat satisfăcător și infrastructura a fost declarată saturată, Administratorul infrastructurii poate utiliza suplimentar criteriul de prioritate pentru a alocă capacitățile de infrastructură.</p> <p>(4) Criteriile de prioritate în schema de importanță unui anumit serviciu pentru colectivitate în raport cu un alt serviciu care, în consecință, va fi exclus.</p> <p>(5) Pentru a se asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare în acest cadru, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă național și internațional, Republica Moldova poate lua, în condiții nediscriminatorii, orice măsuri necesare pentru a se asigura că astfel de servicii au prioritate la alocarea capacităților de infrastructură.</p> <p>(6) Guvernul poate, după caz, să acorde compensații Administratorului infrastructurii pentru orice pierdere financiară determinată de necesitatea alocării unei anumite capacități mai multor servicii.</p> <p>(7) Aceste măsuri și aceste compensații trebuie să țină cont de efectul acestor excluderi în alte țări.</p> <p>(8) Pentru determinarea criteriilor de prioritate se acordă atenția necesară importanței transportului de marfă și, în special, transportului internațional de marfă.</p> <p>(9) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată se stabilesc în documentul de referință al rețelei.</p>	<p>Art. 47. Infrastructura saturată</p> <p>(1) În cazul în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, administratorul infrastructurii declară imediat respectiva secțiune a infrastructurii ca fiind saturată. În mod similar se procedează și în cazul infrastructurii despre care se poate prevedea că poate avea o capacitate insuficientă în viitorul apropiat.</p> <p>(2) În cazul în care infrastructura a fost declarată saturată, Administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității, dacă nu a fost deja introdus un plan de sporire a capacității.</p> <p>(3) În cazul în care tarifele nu au fost percepute sau nu au determinat un rezultat satisfăcător și infrastructura a fost declarată saturată, Administratorul infrastructurii poate utiliza suplimentar criteriul de prioritate pentru a alocă capacitățile de infrastructură.</p> <p>(4) Criteriile de prioritate în schema de importanță unui anumit serviciu pentru colectivitate în raport cu un alt serviciu care, în consecință, va fi exclus.</p> <p>(5) Pentru a se asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare în acest cadru, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă național și internațional, Republica Moldova poate lua, în condiții nediscriminatorii, orice măsuri necesare pentru a se asigura că astfel de servicii au prioritate la alocarea capacităților de infrastructură.</p> <p>(6) Guvernul poate, după caz, să acorde compensații Administratorului infrastructurii pentru orice pierdere financiară determinată de necesitatea alocării unei anumite capacități mai multor servicii.</p> <p>(7) Aceste măsuri și aceste compensații trebuie să țină cont de efectul acestor excluderi în alte țări.</p> <p>(8) Pentru determinarea criteriilor de prioritate se acordă atenția necesară importanței transportului de marfă și, în special, transportului internațional de marfă.</p> <p>(9) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată se stabilesc în documentul de referință al rețelei.</p>

<p>Art. 48. Cererile ad-hoc</p> <p>(1) Administratorul infrastructurii răspunde cererilor ad-hoc pentru trasele individuale cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de cinci zile lucrătoare. Informațiile cu privire la capacitățile libere disponibile sunt publicate pe pagina web oficială a Administratorului infrastructurii.</p> <p>(2) Administratorul Infrastructurii evaluează necesitatea menținerii capacităților de rezervă disponibile în cadrul planificării finale a graficului de circulație.</p>	<p>Articolul 48. Cererile pentru o capacitate de infrastructură specifică</p> <p>(1) Administratorul infrastructurii răspunde cererilor ad hoc pentru trasele individuale cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de cinci zile lucrătoare. Informațiile cu privire la capacitățile libere disponibile sunt publicate pe pagina web oficială a Administratorului infrastructurii.</p> <p>(2) Administratorul Infrastructurii evaluează necesitatea menținerii capacităților de rezervă disponibile în cadrul planificării finale a graficului de circulație.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin regulamentul de alocare a capacității de infrastructură.</p>
<p>Art. 49. Infrastructura specializată</p> <p>(1) Fără a se aduce atingere alineatului (2), capacitățile de infrastructură se consideră disponibile pentru a fi utilizate pentru toate tipurile de servicii care sunt conforme caracteristicilor necesare operării pe trase.</p> <p>(2) În cazul în care există alte rute alternative potrivite, după consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii poate desemna o anumită infrastructură pentru a fi utilizată pentru tipurile specificate de trafic. Fără să aducă atingere articolelor 101, 102 și 106 din TFUE, în cazul în care a avut loc o astfel de desemnare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate acestui tip de trafic la alocarea capacităților de infrastructură.</p> <p>Respectiva desemnare nu va împiedica utilizarea acelei infrastructurii și pentru alte tipuri de trafic în situația în care sunt disponibile capacități.</p> <p>(3) În cazul în care infrastructura a fost desemnată în conformitate cu alineatul (2), acest lucru se specifică în documentul de referință al rețelei.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin regulamentul de alocare a capacității de infrastructură.</p>
<p>Art. 50. Analiza capacității</p> <p>(1) Obiectivul analizei capacității este să se determine constrângerile la nivelul capacității infrastructurii care nu permit cererilor de capacitate să fie satisfăcute în mod corespunzător și să se propună metode care să permită soluționarea cererilor suplimentare. Analiza capacității stabilește cauzele saturării și măsurile care pot fi luate pe termen scurt și mediu pentru a o diminua.</p> <p>(2) Analiza capacității ia în considerare infrastructura, procedurile de operare, natura diferitelor servicii operate și efectul tuturor acestor factori asupra capacităților de infrastructură. Măsurile avute în vedere includ în special servicii de redirectionare și replanificare, modificări de viteză și îmbunătățirea infrastructurii.</p> <p>(3) Analiza capacității se va realiza într-un interval de șase luni de la identificarea infrastructurii saturate.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin regulamentul de alocare a capacității de infrastructură.</p>
<p>Art. 51. Planul de sporire a capacității</p> <p>(1) În termen de șase luni de la încheierea analizei capacității, administratorul infrastructurii elaborează un plan de sporire a capacității.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin regulamentul de alocare a capacității de infrastructură.</p>

<p>(2) Planul de sporire a capacității se elaborează după consultarea utilizatorilor infrastructurii saturate.</p> <p>Acesta trebuie să identifice:</p> <p>(a) cauzele saturării;</p> <p>(b) evoluția probabilă a traficului;</p> <p>(c) constrângerile la care este supusă dezvoltarea infrastructurii;</p> <p>(d) variantele și costurile sporirii capacității, inclusiv modificările probabile ale tarifelor de acces.</p> <p>Pe baza analizei cost-beneficiu a posibilităților identificare, acesta stabilește de asemenea acțiunile care trebuie întreprinse pentru sporirea capacității infrastructurii, precum și un calendar pentru punerea în practică a măsurilor.</p> <p>Planul poate necesita aprobarea prealabilă a statului membru respectiv.</p> <p>(3) Administratorul infrastructurii nu mai percepe tarifele prevăzute la articolul 31 alineatul (4) pentru infrastructura relevantă în cazul în care:</p> <p>(a) nu elaborează un plan de sporire a capacității; sau</p> <p>(b) nu face progrese în aplicarea acțiunilor identificate în planul de sporire a capacității.</p> <p>(4) În poziția alineatului (3) din prezentul articol, cu aprobarea organismului de reglementare prevăzut la articolul 55, administratorul infrastructurii poate continua să perceapă aceste tarife dacă:</p> <p>(a) planul de sporire a capacității nu poate fi realizat din cauze independente de voința sa; sau</p> <p>(b) soluțiile oferite nu sunt viabile din punct de vedere economic sau financiar.</p>	<p>capacității de infrastructură.</p>			<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin regulamentul de alocare a capacității de infrastructură.</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin regulamentul de alocare a capacității de infrastructură.</p>
		<p>Incompatibil</p>			
		<p>Incompatibil</p>		<p>Art. 52. Utilizarea traseelor</p> <p>(1) În documentul de referință al rețelei, administratorul infrastructurii stabilește condițiile în care ține cont de nivelurile anterioare de utilizare a traseelor în determinarea priorităților pentru procesul de alocare a capacităților.</p> <p>(2) În special pentru infrastructura saturată, administratorul infrastructurii impune renunțarea la o trasă care, pe o perioadă de cel puțin o lună, a fost utilizată sub un anumit nivel care trebuie stabilit în documentul de referință al rețelei, dacă aceasta nu s-a datorat unor cauze de altă natură decât cea economică, independente de voința solicitantului.</p> <p>Art. 53. Capacitățile de infrastructură pentru lucrările de întreținere a rețelei</p> <p>(1) Cererile de acordare de capacități de infrastructură pentru realizarea lucrărilor de întreținere se transmit în cursul procesului de planificare.</p>	

<p>(2) Administratorul infrastructurii ține seama de efectele pe care capacitățile de infrastructură rezervate pentru lucrările de întreținere planificate a căii le pot avea asupra solicitanților.</p> <p>(3) Administratorul infrastructurii trebuie să informeze cât mai rapid posibil părțile interesate despre indisponibilitatea capacităților de infrastructură din cauza unor lucrări de întreținere neplanificate.</p> <p>Organismul de reglementare poate solicita administratorului de infrastructură să îi pună la dispoziție aceste informații, în cazul în care consideră necesar acces lucrul.</p>		
<p>Art. 54. Măsuri speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări</p> <p>(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul de infrastructură ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră diferitele organisme care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor.</p> <p>(2) Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră organele care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor.</p> <p>(3) În cazul unei perturbări care are un impact potențial asupra traficului transfrontalier, Administratorul de infrastructură va transmite orice informații relevante altor administratori de infrastructură a căror rețea și trafic ar putea fi afectate de această perturbare și cooperează cu aceștia pentru restabilirea normală a traficului transfrontalier.</p> <p>(4) În cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar, din cauza unei defecțiuni în urma căreia infrastructura a fost scoasă temporar din funcțiune, trasele alocate pot fi retrase fără preaviz pe toată perioada necesară înlăturării defecțiunii.</p> <p>(5) În cazurile menționate la alineatul (4), întreprinderile feroviare sau alți utilizatori ai capacităților de infrastructură nu au drept de a solicita despăgubiri de la Administratorul Infrastructurii.</p> <p>(6) Dacă consideră de cuviință, Administratorul Infrastructurii poate cere întreprinderilor feroviare să îi pună la dispoziție resursele pe care acestea le consideră corespunzătoare pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale.</p>	<p>Articolul 49. Măsuri speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări</p> <p>(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, Administratorul Infrastructurii ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale.</p> <p>(2) Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră organele care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor.</p> <p>(3) În cazul unei perturbări care are un impact potențial asupra traficului transfrontalier, Administratorul de infrastructură va transmite orice informații relevante altor administratori de infrastructură a căror rețea și trafic ar putea fi afectate de această perturbare și cooperează cu aceștia pentru restabilirea normală a traficului transfrontalier.</p> <p>(4) În cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar, din cauza unei defecțiuni în urma căreia infrastructura a fost scoasă temporar din funcțiune, trasele alocate pot fi retrase fără preaviz pe toată perioada necesară înlăturării defecțiunii.</p> <p>(5) În cazurile menționate la alineatul (4), întreprinderile feroviare sau alți utilizatori ai capacităților de infrastructură nu au drept de a solicita despăgubiri de la Administratorul Infrastructurii.</p> <p>(6) Dacă consideră de cuviință, Administratorul Infrastructurii poate cere întreprinderilor feroviare să îi pună la dispoziție resursele pe care acestea le consideră corespunzătoare pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale.</p>	<p>Articolul 50. Organismul de reglementare a pieței transportului feroviar</p> <p>(1) Organismul de reglementare a pieței transportului feroviar (în continuare - organismul de reglementare) efectuează monitorizarea pieței transportului feroviar, supraveghează utilizarea infrastructurii feroviare publice și a serviciilor feroviare de către întreprinderile feroviare asigurând o concurență loială în domeniul transportului feroviar din Republica Moldova.</p> <p>(2) Organismul de reglementare este independent:</p> <p>a) din punct de vedere organizatoric, juridic, decizional și financiar față de Administratorul Infrastructurii și fața de întreprinderile de transport feroviar;</p> <p>b) din punct de vedere funcțional față de autoritatea cu atribuții în acordarea contractelor de servicii publice.</p> <p>(3) Personalele responsabile de deciziile care urmează a fi luate de Organismul de reglementare sunt numite în bază de concurs. Selecția se efectuează prin concurs, în baza de meri, inclusiv pe baza deținerii competențelor corespunzătoare și a unei experiențe relevante, în domeniul transportului feroviar sau în alte industrii de rețea.</p> <p>(4) Personalul cu drept de luare a deciziilor în numele Organismului de reglementare este obligat:</p> <p>a) să acționeze în mod independent față de orice interes al pieței legat de sectorul feroviar;</p>
<p>(1) Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.</p> <p>(2) Statele membre pot institui organisme de reglementare care să fie competente în mai multe sectoare reglementate, dacă aceste autorități de reglementare integrate îndeplinesc cerințele de independență prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol. Organismul de reglementare din sectorul feroviar se poate asocia din punct de vedere organizațional cu autoritatea națională din domeniul concurenței</p>	<p>Art. 55. Organismul de reglementare</p> <p>(1) Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.</p> <p>(2) Statele membre pot institui organisme de reglementare care să fie competente în mai multe sectoare reglementate, dacă aceste autorități de reglementare integrate îndeplinesc cerințele de independență prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol. Organismul de reglementare din sectorul feroviar se poate asocia din punct de vedere organizațional cu autoritatea națională din domeniul concurenței</p>	<p>Art. 55. Organismul de reglementare</p> <p>(1) Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.</p> <p>(2) Statele membre pot institui organisme de reglementare care să fie competente în mai multe sectoare reglementate, dacă aceste autorități de reglementare integrate îndeplinesc cerințele de independență prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol. Organismul de reglementare din sectorul feroviar se poate asocia din punct de vedere organizațional cu autoritatea națională din domeniul concurenței</p>
<p>Art. 55. Organismul de reglementare</p> <p>(1) Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.</p> <p>(2) Statele membre pot institui organisme de reglementare care să fie competente în mai multe sectoare reglementate, dacă aceste autorități de reglementare integrate îndeplinesc cerințele de independență prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol. Organismul de reglementare din sectorul feroviar se poate asocia din punct de vedere organizațional cu autoritatea națională din domeniul concurenței</p>	<p>Art. 55. Organismul de reglementare</p> <p>(1) Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.</p> <p>(2) Statele membre pot institui organisme de reglementare care să fie competente în mai multe sectoare reglementate, dacă aceste autorități de reglementare integrate îndeplinesc cerințele de independență prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol. Organismul de reglementare din sectorul feroviar se poate asocia din punct de vedere organizațional cu autoritatea națională din domeniul concurenței</p>	<p>Art. 55. Organismul de reglementare</p> <p>(1) Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.</p> <p>(2) Statele membre pot institui organisme de reglementare care să fie competente în mai multe sectoare reglementate, dacă aceste autorități de reglementare integrate îndeplinesc cerințele de independență prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol. Organismul de reglementare din sectorul feroviar se poate asocia din punct de vedere organizațional cu autoritatea națională din domeniul concurenței</p>

<p>b) să evite orice conflict de interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate;</p> <p>c) să prezinte anual o declarație de avere și interese, indicând toate interesele directe sau indirecte care ar putea să le afecteze independența și să le influențeze îndeplinirea atribuțiilor;</p> <p>d) să se retragă din procesul decizional în cazurile care privesc o întreprindere cu care au avut o legătură directă sau indirectă în anul precedent lansării unei proceduri;</p> <p>e) să evite indicații sau instrucțiuni din partea oricăror entități sau organe publice în realizarea funcțiilor Organului de reglementare.</p> <p>(5) Personalul cu drept de luare a deciziilor nu pot să dețină nicio poziție sau responsabilitate profesională în cadrul întreprinderilor sau entităților reglementate pentru perioadă de un an de la încetarea relațiilor de muncă cu Organul de reglementare.</p> <p>(6) Organul de reglementare trebuie să-și asigure o capacitatea organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale pentru realizarea atribuțiilor sale.</p>				
<p>menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 101 și 102 din tratat, cu autoritatea de siguranță instituită în temeiul Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare sau cu autoritatea de acordare a licențelor menționată în capitolul III din prezenta directivă, dacă acest organism comun îndeplinește cerințele de independență stabilite la alineatul (1) din prezentul articol.</p> <p>(3) Statele membre se asigură că organismul de reglementare este dotat cu personal și administrat astfel încât să îi fie garantată independența. Statele membre se asigură în special că persoanele responsabile de deciziile care urmează a fi luate de organismul de reglementare în conformitate cu articolul 56, precum membrii comitetului său executiv, după caz, sunt numite pe baza unor reguli clare și transparente, care garantează transparența acestora, de către cabinetul sau consiliul de miniștri național sau de către orice autoritate publică ce nu exercită în mod direct drepturi de proprietate asupra unor întreprinderi reglementate.</p> <p>Statele membre decid dacă aceste persoane sunt numite pentru un mandat fix și reînnoibil sau permanent și fără posibilitatea de a fi eliberate din funcție decât din motive disciplinare și fără legătură cu deciziile pe care le adoptă. Aceste persoane sunt selectate în cadrul unei proceduri transparente, pe merit, inclusiv pe baza deținerii competențelor corespunzătoare și a unei experiențe relevante, de preferință în domeniul feroviar sau în alte industrii de rețea.</p> <p>Statele membre se asigură în special că aceste persoane acționează în mod independent față de orice interes al pieței legat de sectorul feroviar și, prin urmare, nu pot să aibă interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate. În acest sens, aceste persoane prezintă anual o declarație de angajament și o declarație de interese, indicând toate interesele directe sau indirecte care ar putea să le afecteze independența și să le influențeze îndeplinirea oricărei funcții. Persoanele respective se retrag din procesul decizional în cazurile care privesc o întreprindere cu care au avut o legătură directă sau indirectă în anul precedent lansării unei proceduri.</p> <p>Aceste persoane nu solicită și nu acceptă instrucțiuni din partea niciunui guvern și din partea niciunei entități publice sau private în exercitarea funcțiilor organismului de reglementare și au autoritate deplină asupra recrutării și gestionării personalului organismului de reglementare.</p> <p>La încheierea mandatului lor în organismul de reglementare, aceste persoane nu pot să dețină nicio poziție sau responsabilitate profesională în cadrul întreprinderilor sau entităților reglementate timp de cel puțin un an.</p>				<p>Articolul 51. Atribuțiile Organului de reglementare</p> <p>(1) Organul de reglementare examinează cererile solicitanților prin care se contestă deciziile inechitabile, discriminatorii ale Administratorului Infrastructurii sau, după caz, ale operatorului unei infrastructuri de servicii în ceea ce privește:</p> <p>a) documentul de referință al rețelei;</p> <p>b) criteriile stabilite în documentul de referință al rețelei;</p> <p>c) procedura de alocare a capacităților și rezultatul său;</p> <p>d) sistemul de tarifare;</p> <p>Comptabil</p>
<p>Art. 56. Funcțiile organismului de reglementare</p> <p>(1) Fără a aduce atingere articolului 46 alineatul (6), solicitantul are dreptul să conteste la organismul de reglementare în cazul în care consideră că nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel și, în special, în legătură cu deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către întreprinderea feroviară sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii în ceea ce privește:</p>				

<p>(a) documentul de referință al rețelei în versiunile provizorii și finale ale acestuia;</p> <p>(b) criteriile stabilite în acesta;</p> <p>(c) procedura de alocare și rezultatul său;</p> <p>(d) sistemul de tarifare;</p> <p>(e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;</p> <p>(f) măsuri privind accesul în conformitate cu articolele 10-13;</p> <p>(g) accesul la servicii și tariful acestora, în conformitate cu articolul 13;</p> <p>(h) gestionarea traficului;</p> <p>(i) planificarea lucrărilor de întreținere și operațiunile de întreținere programate sau neprogramate;</p> <p>(j) conformitatea cu cerințele, inclusiv cele privind conflictele de interese, prevăzute la articolul 2 alineatul (13) și la articolele 7, 7a, 7b, 7c și 7d.</p> <p>(2) Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare are competența de a monitoriza stadiul concurenței de pe piețele de servicii feroviare incluzând, în special, piața serviciilor de transport de călători de mare viteză, precum și activitățile administratorilor de infrastructură în ceea ce privește alineatul (1) literele (a)-(g). În special, organismul de reglementare verifică din proprie inițiativă respectarea alineatului (1) literele (a)-(g) în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. Organismul de reglementare verifică în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului de infrastructură, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți.</p> <p>(3) De asemenea, organismul de reglementare cooperează îndeaproape cu autoritatea națională în domeniul siguranței în sensul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate, precum și cu autoritatea de acordare a licențelor în înțelesul prezentei directive.</p> <p>Statele membre garantează că aceste autorități elaborează în comun un cadru pentru schimbul de informații și pentru cooperare vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței sau a siguranței pe piața feroviară. Acest cadru include un mecanism prin care organismul de reglementare poate să furnizeze autorităților naționale în domeniul siguranței și autorităților naționale de acordare a licențelor recomandări privind aspectele care ar putea afecta concurența pe piața feroviară și prin care autoritatea națională în domeniul siguranței poate să furnizeze organismului de reglementare și autorității de acordare a licențelor recomandări privind aspectele care ar putea afecta siguranța. Fără a aduce atingere independenței vreauți autorității în sfera competențelor sale, autoritatea relevantă examinează orice astfel de recomandare înainte de adoptarea deciziilor sale. În cazul în care</p>	<p>e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;</p> <p>f) măsuri privind accesul în conformitate cu articolele 18 - 20;</p> <p>g) accesul la servicii și tariful acestora, în conformitate cu articolul 20;</p> <p>h) gestionarea traficului;</p> <p>i) planificarea lucrărilor de întreținere și operațiunile de întreținere programate sau neprogramate;</p> <p>j) respectarea cerințelor prevăzute la articolele 13 - 16.</p> <p>(2) Organul de reglementare verifică respectarea dispozițiilor prevăzute la alineatul (1) în vederea prevenirii abuzului de influență pe piața feroviară asupra solicitanților.</p> <p>(3) Organul de reglementare este responsabil de:</p> <p>a) verificarea conformității tarifelor pentru accesul la infrastructură cu prevederile secțiunii a 2-a, Tarife pentru servicii și utilizarea infrastructurii;</p> <p>b) verificarea și controlul aplicării corecte și nediscriminatoria a tarifelor Administratorului Infrastructurii;</p> <p>c) monitorizarea și supravegherea negocierilor asupra tarifelor pentru accesul la infrastructură;</p> <p>d) controlul respectării condițiilor de separare a conturilor stabilite la articolul 12;</p> <p>e) consultarea cel puțin o dată la doi ani, a opiniei reprezentanților utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri și pasageri referitoare la piața feroviară;</p> <p>f) controlul consultativ asupra conținutului planului de afaceri al Administratorului Infrastructurii, ale contractului multianual pentru întreținerea infrastructurii și ale planului de sporire a capacității pentru a determina dacă acestea sunt conforme cu situația concurenței în cadrul pieței serviciilor feroviare;</p> <p>g) formularea de recomandări pentru întreprinderea măsurilor care să asigure caracterul nediscriminatoriu al tarifelor, al accesului la infrastructura feroviară și care să faciliteze dezvoltarea pieței serviciilor de transport feroviar.</p> <p>(4) Organul de reglementare examinează cererile formulate conform alineatului (1) în termen de o lună de la înregistrarea acestora. Termenul de examinare poate fi prelungit cu o lună în cazul cererilor pentru soluționarea cărora este necesară solicitarea informațiilor de la alte autorități și entități implicate.</p> <p>(5) În procesul de examinare a cererilor, Organul de reglementare este în drept să solicite informații relevante și documente de la Administratorul Infrastructurii, de la solicitanți sau alte părți implicate și la necesitate inițiază consultări cu acestea.</p> <p>(6) Deciziile Organului de reglementare în privința procesului de alocare a accesului la infrastructură, tariful utilizării infrastructurii și separării conturilor au un caracter obligatoriu pentru toate părțile implicate și nu se supun controlului altor autorități administrative.</p> <p>(7) Organul de reglementare stabilește proceduri pentru schimbul de informații și pentru cooperare cu alte organe vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței pe piața feroviară.</p> <p>(8) Informațiile solicitate se furnizează într-un termen rezonabil stabilit de către Organul de reglementare și care nu depășește o lună, cu excepția cazurilor în care, în circumstanțe excepționale, Organul de reglementare convine și acceptă o prelungire a termenului, care nu poate depăși două săptămâni. Informațiile care trebuie furnizate Organului de reglementare cuprind toate datele pe care acesta le solicită conform competențelor legale inclusiv datele necesare în scopuri statistice și de observare a pieței.</p> <p>(9) Deciziile Organului de reglementare în privința controalelor efectuate și rezultatul acestora, se comunică părților vizate și se publică pe pagina web oficială cu respectarea confidențialității datelor comerciale.</p> <p>(10) Organul de reglementare elaborează și publică anual pe pagina web oficială, până la data de 1 iunie, raportul privind activitatea desfășurată în anul precedent.</p>
---	---

<p>(4) Statele membre pot decide ca organismului de reglementare să i se încredințeze sarcina de a adopta avize fără caracter obligatoriu cu privire la versiunile provizorii ale planului de afaceri menționat la articolul 8 alineatul (3), ale acordului de natură contractuală și ale planului de consolidare a capacității pentru a indica în special dacă aceste instrumente sunt conforme cu situația concurenței în cadrul pieței serviciilor feroviare.</p> <p>(5) Organismul de reglementare deține o capacitate organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale, care este proporțională cu importanța sectorului feroviar din statele membre.</p> <p>(6) Organismul de reglementare se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul IV secțiunea 2 și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre solicitanți și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea organismului de reglementare. Organismul de reglementare intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor prezentului capitol.</p> <p>(7) Organismul de reglementare consultă cu regularitate și, în orice caz, cel puțin o dată la doi ani reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri și călători, pentru a ține cont de opiniile acestora referitoare la piața feroviară.</p> <p>(8) Organismul de reglementare are competența să ceară informații relevante administratorului infrastructurii, solicitanților și oricărei alte părți implicate din statul membru respectiv.</p> <p>Informațiile solicitate se furnizează într-un termen rezonabil care se stabilește de către organismul de reglementare și care nu depășește o lună, cu excepția cazurilor în care, în circumstanțe excepționale, organismul de reglementare convine și autorizează o prelungire a termenului, care nu poate depăși două săptămâni. Organismul de reglementare este abilitat să aplice penalități corespunzătoare, inclusiv amenzi, pentru a impune conformarea cu aceste solicitări de informații. Informațiile care trebuie furnizate organismului de reglementare cuprind toate datele pe care acesta le solicită în cadrul funcției sale de apel și al funcției sale de monitorizare a concurenței de pe piața serviciilor feroviare, în conformitate cu alineatul (2). Acestea includ datele necesare în scopuri statistice și de observare a pieței.</p> <p>(9) Organismul de reglementare analizează toate plângerile și, după caz, solicită informațiile relevante și inițiază consultări cu toate părțile implicate în termen de o lună de la primirea plângerii. Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor, să ia măsuri pentru a remedia situația și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-o perioadă de timp prestabilă, rezonabilă și, în orice caz, în termen de șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare decide, după caz, din proprie inițiativă cu privire la măsurile adecvate de corectare a discriminărilor împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la alineatul (1) litera (a)-(i).</p>	<p>(11) Pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile privind separarea conturilor prevăzute la articolul 12 și a dispozițiilor privind transparența financiară, Organismul de reglementare are dreptul de a efectua audituri externe la Administratorul Infrastructurii.</p> <p>(12) Organul de reglementare este în drept să solicite informații și documente de la Administratorul Infrastructurii sau, după caz, de la operatorului infrastructurii de servicii cu privire la separarea conturilor prevăzută la art. 8, cu privire la formarea și calcularea tarifelor de acces la infrastructura feroviară.</p> <p>(13) Termenul de prescripție pentru contestarea deciziilor Administratorului Infrastructurii sau după caz, ale operatorului unei infrastructuri constituite 6 luni de zile de la data când persoana a aflat sau trebuia să aștepte decizia în legătură cu care este formulată contestația.</p> <p>(14) Organul de reglementare efectuează schimburi de informații și experți în domeniul său de activitate cu alte organe de reglementare în domeniul transportului feroviar din alte state.</p>
---	--

								<p>O hotărâre a organismului de reglementare este obligatorie pentru toate părțile vizate de aceasta și nu este supusă controlului unei alte instanțe administrative. Organismul de reglementare este abilitat să aplice penalități corectivă, inclusiv amenzi.</p> <p>În cazul în care se formulează o contestație împotriva refuzului de acordare de capacități de infrastructură sau contra termenilor unei oferte de capacitate, organismul de reglementare fie confirmă faptul că hotărârea administratorului infrastructurii rămâne neschimbată, fie cere modificarea acelei hotărâri conform indicațiilor date de organismul de reglementare.</p> <p>(10) Statele membre se asigură că hotărârile luate de organismul de reglementare sunt supuse controlului jurisdicțional. Recursul poate avea efect suspensiv asupra deciziei organismului de reglementare numai când efectul imediat al deciziei organismului de reglementare poate provoca daune ireparabile sau vădit excesive recurentului. Accesă dispozitje nu aduce atingere competențelor instanței de recurs conferite de dreptul constituțional, după caz.</p> <p>(11) Statele membre se asigură că deciziile luate de organismul de reglementare sunt publicate.</p> <p>(12) Pentru a verifica conformitatea cu dispozitiile de separare contabilă prevăzute la articolul 6 și cu dispozitiile privind transparența financiară prevăzute la articolul 7d, organismul de reglementare are competența de a audita sau de a iniția audieri externe la administratorii de infrastructură, la operatorii de infrastructură de servicii și, după caz, la întreprinderile feroviare. În cazul întreprinderilor integrate vertical, aceste competențe se extind la toate entitățile juridice. Organismul de reglementare are dreptul de a solicita orice informații relevante. În special, organismul de reglementare are competența de a solicita administratorului de infrastructură, operatorilor de infrastructură sau servicii și tuturor întreprinderilor ori entităților care efectuează sau integrează diverse tipuri de transport feroviar sau activități de administrare a infrastructurii, după cum se menționează la articolul 6 alineatele (1) și (2) și la articolul 13, să furnizeze integral sau parțial informațiile contabile enumerate în anexa VIII cu un nivel suficient de detaliere, după cum se consideră necesar și proporțional.</p> <p>Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale responsabile cu ajutoarele de stat, organismul de reglementare poate de asemenea să tragă, pe baza conturilor, concluzii referitoare la ajutoarele de stat, pe care le raportează autorităților respective.</p> <p>Fluxurile financiare menționate la articolul 7d alineatul (1), împrumuturile menționate la articolul 7d alineatele (4) și (5), precum și creanțele menționate la articolul 7d alineatul (7) fac obiectul monitorizării de către organismul de reglementare.</p> <p>În cazul în care un stat membru a desemnat organismul de reglementare ca fiind organismul competent independent menționat la articolul 7c alineatul (4), organismul de reglementare evaluează acordurile de cooperare menționate la articolul respectiv.</p> <p>(13) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 cu privire la anumite modificări ale anexei VIII. Astfel, anexa VIII poate fi modificată pentru a fi adaptată evoluției practicilor contabile și de control și/sau pentru a fi suplinimentată cu noi elemente necesare pentru a verifica separarea conturilor.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>Art. 57. Cooperarea între organismele de reglementare</p> <p>(1) Organismele de reglementare fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale, în special de informații cu privire la aspectele principale ale procedurilor lor și la problemele de interpretare a legislației Uniunii în domeniul feroviar. Organismele de reglementare colaborează și în alte privințe în scopul coordonării decizionale pe teritoriul Uniunii. În acest scop, ele participă și colaborează în cadrul unei rețele care se întrunește periodic. Comisia este membră a rețelei, coordonează și sprijină activitatea acesteia și face recomandări rețelei, după caz. Comisia asigură cooperarea activă a organismelor de reglementare corespunzătoare.</p> <p>Sub rezerva normelor referitoare la protecția datelor prevăzute de Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date și de Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date, Comisia sprijină schimbul de informații menționat anterior între membrii rețelei, eventual prin intermediul instrumentelor electronice, respectând confidențialitatea în ceea ce privește secretele profesionale divulgate de întreprinderile în cauză.</p> <p>(2) Organismele de reglementare colaborează îndeaproape, inclusiv prin acorduri de lucru, pentru a-și acorda reciproc asistență în sarcinile de monitorizare a pieței, în tratarea plângerilor și în derularea anchetelor.</p> <p>(3) În cazul unei plângeri sau al unei anchete din proprie inițiativă pe tema accesului sau a tarifării în cazul unei trasee internaționale, precum și în cadrul monitorizării concurenței pe piață în legătură cu transportul feroviar internațional, organismul de reglementare respectiv trebuie să consulte organismele de reglementare ale tuturor celorlalte state membre prin care trece trasa respectivă și, dacă este cazul, Comisia și trebuie să solicite de la acestea toate informațiile necesare anterior luării unei decizii.</p> <p>(3a) În cazul în care chestiunile legate de un serviciu internațional necesită decizii din partea a două sau mai multe organisme de reglementare, organismele de reglementare în cauză cooperează la pregătirea deciziilor lor respective pentru a se ajunge la soluționarea chestiunii. În acest scop, organismele de reglementare în cauză își exercită funcțiile în conformitate cu articolul 56.</p> <p>(4) Organismele de reglementare consultate în conformitate cu alineatul (3) furnizează toate informațiile pe care ele însele au dreptul să le solicite în virtutea legislației lor naționale. Aceste informații pot fi folosite doar în scopul tratării plângerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (3).</p> <p>(5) Organismul de reglementare care primește plângerea sau care derulează o anchetă din proprie inițiativă transferă informațiile pertinente către organismul de reglementare responsabil, pentru ca acesta să poată lua măsuri cu privire la părțile implicate.</p> <p>(6) Statele membre se asigură că orice reprezentanți asociați ai administratorilor de infrastructură, după cum se precizează la articolul</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>În Moldova va fi doar un organ de reglementare, iar cooperarea cu cele din statele UE poate fi realizată în baza unor acorduri interdepartamentale semnate cu acestea.</p>	
---	----------------------------------	---	--

<p>40 alineatul (1), pînă la dispoziție, fără înmăzriere, toate informațiile necesare în scopul tratării plîngerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (3) al prezentului articol și solicitate de organismul de reglementare al statului membru în care se află reprezentantul asociat. Organismul de reglementare respectiv este abilitat să transfere astfel de informații referitoare la trasa internațională respectivă către organismele de reglementare menționate la alineatul (3).</p>					<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>	
<p>(7) La cererea unui organism de reglementare, Comisia poate participa la activitățile menționate la alineatele (2)-(6), în vederea facilitării cooperării organismelor de reglementare, astfel cum se subînțelege în alineatele respective.</p>			<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>	
<p>(8) Organismele de reglementare elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care sunt abilitate să le ia în temeiul prezentei directive. Aceste principii și practici comune includ mecanisme de soluționare a litigiilor care apar în cadrul alineatului (3a). Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare și a activităților rețelei menționate la alineatul (1) și dacă se dovedește necesar pentru a asigura cooperarea eficientă a organismelor de reglementare, Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare care să stabilească aceste principii și practici comune. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).</p>			<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>	
<p>(9) Organismele de reglementare revizuiesc deciziile și practicile asociațiilor de administratori de infrastructură, după cum se menționează la articolul 37 și articolul 40 alineatul (1), care pun în aplicare dispozițiile prezentei directive sau facilitează în alt mod transportul feroviar internațional.</p>			<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>	
<p>(10) În ceea ce privește deciziile referitoare la o infrastructură bi-națională, cele două state membre în cauză pot conveni în orice moment, după 24 decembrie 2016, să solicite coordonarea între organismele de reglementare în cauză, în vederea alinierii impactului deciziilor lor.</p>			<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>	

Art. 58. Norme privind achizițiile publice

Dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere Directivei 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 postale.

Art. 59. Derogări

(1) Pînă la 15 martie 2013, Irlanda, ca stat membru aflat pe o insulă, avînd o legătură feroviară doar cu un alt stat membru, și Regatul Unit, în ceea ce privește Irlanda de Nord, pe același temei:

(a) nu trebuie să înceteze unii organismi independenți funcțiile de stabilire a accesului echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură, conform dispozițiilor de la articolul 7 alineatul (1) primul paragraf, în măsura în care articolul obligă statele membre să înființeze organisme independente care să îndeplinească sarcinile menționate la articolul 7 alineatul (2);

(b) nu trebuie să aplice cerințele stabilite la articolul 27, articolul 29 alineatul (2), articolele 38, 39 și 42, articolul 46 alineatele (4) și (6), articolul 47, articolul 49 alineatul (3), articolele 50-53, articolele 55 și 56, cu condiția ca hotărârile cu privire la alocarea capacităților de

<p>infrastructură sau perceperea de tarife să poată fi supuse unei căi de atac, dacă acest lucru se cere în scris de către o întreprindere feroviară, la un organism independent care ia o hotărâre în termen de două luni de la primirea tuturor informațiilor relevante și a cărei hotărâre este supusă controlului jurisdicțional.</p> <p>(2) În cazul în care mai multe întreprinderi feroviare sunt autorizate conform articolului 17 sau, în cazul Irlandei și Irlandei de Nord, o companie feroviară astfel autorizată în alt loc înainteză o cerere oficială pentru a asigura servicii de transport feroviar concurențe în prezența Irlandei sau Irlandei de Nord, continuarea aplicabilității prezentei derogări este hotărâtă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).</p> <p>În cazul în care o întreprindere feroviară care asigură servicii în Irlanda sau Irlanda de Nord înainteză o cerere oficială pentru asigurarea serviciilor de transport feroviar pe, spre și dinspre teritoriul unui alt stat membru, cu excepția Irlandei, pentru întreprinderile feroviare care asigură servicii în Irlanda de Nord, și a Regatului Unit, pentru întreprinderile feroviare care asigură servicii în Irlanda, derogările menționate la alineatul (1) nu se aplică.</p> <p>În termen de un an de la primirea fie a hotărâri menționate la primul paragraf al prezentului alineat, fie a înștiințării despre cererea oficială menționată la al doilea paragraf al prezentului alineat, statul sau statele membre interesate (Irlanda sau Regatul Unit, în ceea ce privește Irlanda de Nord) adoptă legislația necesară pentru a pune în aplicare articolele menționate la alineatul (1).</p> <p>(3) Derogarea menționată la alineatul (1) poate fi reînnoită pe perioade de până la cinci ani. Cel mai târziu cu 12 luni înainte de expirarea derogării, statul membru care beneficiază de respectiva derogare poate prezenta Comisiei o cerere pentru reînnoirea acesteia. O astfel de cerere trebuie motivată. Comisia analizează cererea respectivă și adoptă o decizie, în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2). Procedura respectivă se aplică oricărei decizii care vizează cererea.</p> <p>La adoptarea deciziei, Comisia ține seama de orice schimbare a situației geopolitice și a pieței de transport feroviar în, dinspre și spre statul membru care a cerut reînnoirea derogării.</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>
<p>Art. 60. Exercițierea delegării de competențe</p> <p>(1) Competența de a adopta acte delegate îi este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.</p> <p>(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 20 alineatul (5), articolul 35 alineatul (3), articolul 43 alineatul (2) și articolul 56 alineatul (13) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 15 decembrie 2012. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.</p> <p>(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 20 alineatul (5), articolul 35 alineatul (3), articolul 43 alineatul (2) și articolul 56 alineatul (13) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>

<p>de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sînt deja în vigoare.</p> <p>(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.</p> <p>(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 20 alineatul (5), al articolului 35 alineatul (3), al articolului 43 alineatul (2) și al articolului 56 alineatul (13) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliul sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni.</p> <p>Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.</p>				
<p>Art. 61. Măsură de aplicare</p> <p>La cererea unui stat membru sau a unui organism de reglementare sau din proprie inițiativă, Comisia examinează măsurile specifice adoptate de autoritățile naționale cu privire la aplicarea prezentei directive referitoare la condițiile de acces la infrastructura și serviciile feroviare, acordarea de licențe întreprinderilor feroviare, tariful infrastructurii și alocarea capacităților în termen de 12 luni de la adoptarea măsurilor respective. Comisia decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), în termen de patru luni de la primirea unei astfel de cereri dacă măsura atărentă poate continua să fie aplicată.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>		
<p>Art. 62. Procedura comitetului</p> <p>(1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.</p> <p>(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p> <p>(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. Atunci când comitetul nu emite un aviz privind proiectul de act de punere în aplicare care urmează să se adopte în conformitate cu articolul 10 alineatul (4), articolul 11 alineatul (4), articolul 12 alineatul (5), articolul 13 alineatul (9), articolul 17 alineatul (5), articolul 31 alineatele (3) și (5), articolul 32 alineatul (4) și articolul 57 alineatul (8), Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>		
<p>Art. 63. Raportare</p> <p>(1) Până la 31 decembrie 2024, Comisia evaluează impactul prezentei directive asupra sectorului feroviar și transmite Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regunilor un raport privind aplicarea directivei.</p> <p>În special, raportul evaluează dezvoltarea serviciilor feroviare de mare viteză și verifică dacă există practici discriminatorii în ceea ce privește</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>		

<p>accesul la liniile de mare viteză. Comisia analizează necesitatea prezentării unor propuneri legislative.</p> <p>Până la aceeași dată, Comisia analizează dacă persistă practici discriminatorii sau alte tipuri de denaturare a concurenței în raport cu administratorii de infrastructură care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical. Dacă este oportun, Comisia prezintă propuneri legislative.</p> <p>(2) Pe baza experienței dobândite prin rețeaua de organisme de reglementare, Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor, până la 16 decembrie 2014, un raport privind cooperarea dintre organismele de reglementare. Dacă este cazul, Comisia propune măsuri suplimentare pentru a asigura o supraveghere reglementară mai integrată a pieței feroviare europene, în special în cazul serviciilor internaționale. În acest scop se va analiza și posibilitatea adoptării unor măsuri legislative, după caz.</p>			
<p>Art. 64. Transpunere</p> <p>(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, inclusiv în ceea ce privește respectarea de către întreprinderi, operatori, solicitanți, autorități și alte entități vizate, până la 16 iunie 2015. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor acte.</p> <p>Atunci când statele membre adoptă respectivele acte, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Acestea conțin, de asemenea, o declarație prin care se precizează că trimiterea face parte din cuprinsul actelor cu putere de lege și al actelor administrative în vigoare, la directivele abrogate prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestor trimiteri și modalitatea de formulare a declarației.</p> <p>(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Obligațiile de transpunere și de punere în aplicare a capitolului II și IV din prezenta directivă nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriul lor nu s-a instituit un sistem feroviar.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>	
<p>Art. 65. Abrogare</p> <p>Directivele 91/440/CEE, 95/18/CE și 2001/14/CE, astfel cum au fost modificate prin directivele enumerate în partea A din anexa IX, ► C1 se abrogă cu efect de la 17 iunie 2015. ◀ fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor prevăzute în anexa IX partea B. Trimiterile la directivele abrogate se înțeleg ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa X.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>	
<p>Art. 66. Intrarea în vigoare</p> <p>Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE</p>	

Art. 67. Destinatari	Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi stabilite pentru statele membre ale UE
<p>Prezentarea directivă se adresează statelor membre.</p> <p>ANEXA I</p> <p>LISTA ELEMENTELOR INFRASTRUCTURII FEROVIARE</p> <p>Infrastructura căilor ferate este alcătuită din următoarele elemente, cu condiția ca acestea să facă parte din căile de rulare permanente, inclusiv căile de serviciu, dar cu excepția căilor situate în interiorul atelierelor de reparare a șinelor în depouri sau în depozitele de locomotive și linie secundare private:</p> <ul style="list-style-type: none"> — terenuri; — linii de cale ferată și terasamente, în special rambleuri, excavații, drenuri și rigole, șanțuri de zidărie, apeducte, ziduri de acoperire, plantații pentru protecția pantelor etc.; perone pentru mărfuri și călători, inclusiv în gări pentru călători și în terminale de marfă; acostamente și piste; ziduri de împrejmuire, garduri vii, parapete și garduri; benzi de protecție împotriva incendiilor; dispozitive de încălzire a macazurilor; puncte de încercuire etc.; ecrane de protecție împotriva zăpezii; — construcții: poduri, apeducte și alte pasaje superioare, tuneluri, excavatii acoperite și alte pasaje inferioare; pereți de susținere și structuri de protecție împotriva avalanșelor, a căderilor de pietre etc.; — treceri de nivel, inclusiv instalații destinate asigurării siguranței traficului rutier; — suprastructură, în special: șine, șine cu șanț și contrășine; traverse și lungrine, materiale mărunt de cale, balast; aparate de cale, traversări etc.; plăci turnante și pentru transbordare; — căi de acces pentru călători și mărfuri, inclusiv acces pe șosea și acces pentru pietoni care vin și pleacă pe jos; — instalații de siguranță, de semnalizare și de telecomunicații: de pe calea deschisă, din stații și triaje, inclusiv instalații de producere, transformare și distribuție a curentului electric pentru semnalizare și telecomunicații; clădiri afectate pentru aceste instalații sau dispozitive; fiare de cale; — instalații de iluminat pentru trafic și siguranța acestuia; — instalații de transformare și transport ale energiei electrice pentru tracțiunea trenurilor; substații, cabluri de alimentare dintre substații și firele de contact, linii de contact cu suspensie catenară și suporturi, a treia șină cu suporturi; — clădiri utilizate de departamentul pentru infrastructură, inclusiv o parte din instalațiile pentru colectarea taxelor pentru transport. 	<p>Articolul 52. Elementele principale ale infrastructurii</p> <p>(1) Infrastructura feroviară este constituită din următoarele elemente, cu condiția ca ele să facă parte din căile principale sau magistrale, inclusiv căile de acces, dar cu excepția liniilor situate în interiorul atelierelor de reparații feroviare, în depouri sau depozite de locomotive și vagoane și cu excepția liniilor secundare private:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) terenuri; b) linii de cale ferată și terasamente, în special rambleuri, debieuri, instalații de evacuare a apei, podețe, ziduri de sprijin, plantații pentru protecția taluzurilor etc.; perone de pasageri și de mărfuri, inclusiv în stații de pasageri și în terminale de marfă; acostamente și trotuare; ziduri de protecție, garduri vii, parapete și garduri; benzi de protecție împotriva incendiilor; dispozitive de încălzire a macazurilor; traversări etc.; ecrane de protecție împotriva zăpezii; c) construcții: poduri, podețe și alte pasaje superioare, tuneluri, conducte și alte pasaje inferioare; pereți de sprijin, structuri de protecție împotriva avalanșelor și căderilor de pietre etc.; d) treceri de nivel, pe ambele părți ale căii, care acoperă o lățime de trei metri măsurată de la axa căii, inclusiv spațiul dintre linii, dacă traversarea la nivel cuprinde mai multe linii de cale ferată, inclusiv instalații destinate asigurării siguranței traficului rutier; e) suprastructură, în special: șine; traverse și lungrine, materiale mărunt de cale, balast; aparate de cale, traversări etc.; plăci turnante și pentru transbordare; f) căi de acces pentru pasageri și mărfuri, inclusiv acces pe drum și acces pentru pasageri care sosesc sau pleacă din stații; g) instalații de siguranță, de semnalizare și comunicații electronice de pe calea deschisă, din stații și triaje, inclusiv instalații pentru generare, transformare și distribuție a curentului electric pentru semnalizare și comunicații electronice; clădiri pentru astfel de instalații sau dispozitive; fiare de cale; h) instalații de iluminat pentru trafic și siguranță; i) clădiri utilizate de subdiviziunile administratorului de infrastructură, inclusiv o parte din instalațiile pentru colectarea taxelor pentru transport; k) spațiul aerian deasupra liniei de cale ferată la înălțimea de 12 metri. (2) Infrastructura feroviară cuprinde, de asemenea, instalațiile de întreținere a materialului rulant cu linii suspendate și depouri feroviare. (3) Ministerul specifică în detaliu elementele infrastructurii feroviare menționate mai sus. 	<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 21. Condițiile de acces la servicii</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii furnizează tuturor întreprinderilor feroviare, în mod nediscriminatoriu, setul minim de acces și la necesitate, serviciile suplimentare și serviciile auxiliare.</p> <p>1) Tarifele pentru pachetul minim de servicii și accesul pe calea ferată la structurile de servicii și / sau instalațiile de servicii se bazează pe costurile care sunt suportate direct ca rezultat al unei operațiuni de transport feroviar.</p> <p>2) Pachetul minim de servicii care va include:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) gestionarea cererii pentru capacitatea de infrastructură; b) dreptul de utilizare a capacității de infrastructură alocate; c) utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a macazurilor și a diagonalelor căilor de rulare;
<p>ANEXA II</p> <p>SERVICIILE CARE TREBUIE PRESTATE CĂTRE ÎNTRPREINDERILE FEROVIARE (menționate la articolul 13)</p> <p>1. Pachetul minim de acces cuprinde:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) soluționarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură feroviară; (b) dreptul de utilizare a capacităților acordate; (c) utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a macazurilor și a diagonalelor căilor de rulare; 	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>

<p>(d) controlul feroviar, inclusiv semnalizarea, regularizarea, dispecerizarea și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor;</p> <p>(e) utilizarea echipamentelor de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, în situația în care sunt disponibile;</p> <p>(f) toate celelalte informații necesare introducerii sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile.</p> <p>2. Se acordă accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la următoarele infrastructuri de servicii, în cazul în care acestea există, și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri:</p> <p>(a) gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afisarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emisie a biletelor;</p> <p>(b) terminalele de marfă;</p> <p>(c) stațiile de triaj și stațiile de formare a trenurilor, inclusiv infrastructuri de manevrare;</p> <p>(d) grupa de primiri;</p> <p>(e) facilități de întreținere, cu excepția infrastructurilor de întreținere capitală dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice;</p> <p>(f) alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare;</p> <p>(g) infrastructurile portuare maritime și interioare legate de activități feroviare;</p> <p>(h) infrastructurile de intervenție;</p> <p>(i) infrastructuri de alimentare cu combustibil și furnizarea de combustibil în aceste infrastructuri, tarifele aferente trebuind să figureze separat pe facturi.</p> <p>3. Serviciile suplimentare pot cuprinde:</p> <p>(a) curentul pentru tracțiune, tarifele aferente trebuind să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică, fără a se aduce atingere aplicării Directivei 2009/72/CE;</p> <p>(b) preîncălzirea trenurilor de călători;</p> <p>(c) contracte specifice pentru:</p> <p>— controlul transportului mărfurilor periculoase;</p> <p>— asistență în operarea trenurilor speciale.</p> <p>4. Serviciile auxiliare pot conține:</p> <p>(a) accesul la rețelele de telecomunicații;</p> <p>(b) furnizarea de informații suplimentare;</p> <p>(c) inspecția tehnică a materialului rulant;</p> <p>(d) servicii de emisie a biletelor în gările pentru călători;</p> <p>(e) serviciile de întreținere capitală furnizate în cadrul infrastructurilor dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice.</p>	<p>d) reglementarea și gestionarea traficului de trenuri, inclusiv semnalizarea, sistemul de monitorizare operativă și comunicarea și furnizarea de informații privind circulația trenurilor;</p> <p>e) furnizarea oricărei alte informații necesare pentru gestionarea traficului pentru care a fost acordată capacitatea de infrastructură.</p> <p>3) Accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, se acordă la următoarele facilități de servicii, atunci când acestea există, precum și la serviciile prestate în aceste unități:</p> <p>a) echipamente de alimentare cu combustibil;</p> <p>b) gările, stațiile pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afisarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emisie a biletelor;</p> <p>c) terminalele de marfă și sanctele de transport maritim;</p> <p>d) facilitățile de formare a trenurilor;</p> <p>e) linile de depozitare;</p> <p>f) facilități tehnice pentru întreținere;</p> <p>g) depozite de întreținere și alte facilități tehnice;</p> <p>h) facilități de descărcare;</p> <p>i) porturile maritime și cele interioare care sunt legate de activitățile feroviare;</p> <p>j) facilități tehnice, inclusiv instalațiile de curățare și spălare;</p> <p>4) Suplimentar pachetului minim de acces, Administratorul Infrastructurii poate percepe și poate furniza serviciile suplimentare:</p> <p>a) preîncălzirea trenurilor de călători;</p> <p>b) furnizarea de combustibil;</p> <p>c) servicii de manevră și orice alte servicii furnizate la structurile și facilitățile menționate mai sus;</p> <p>d) servicii personalizate pentru:</p> <p>— controlul transportului mărfurilor periculoase;</p> <p>— asistență în exploatarea trenurilor cu încălziri speciale.</p> <p>5) Servicii auxiliare:</p> <p>a) accesul la rețeaua de telecomunicații;</p> <p>b) furnizarea de informații suplimentare;</p> <p>c) inspecția tehnică a vehiculelor feroviare;</p> <p>d) servicii de emisie a biletelor în gările pentru călători;</p> <p>e) serviciile de întreținere a materialului rulant care necesită facilități specifice.</p>		<p>Compartibil</p> <p>Articolul 21. Condiții pentru desființarea activității de transport feroviar</p> <p>(1) Pentru desființarea activității de transport feroviar, întreprinderile feroviare trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</p> <p>1) Întreprinderea nu a fost declarată insolventă;</p> <p>2) Administratorul întreprinderii nu a fost condamnat penal prin hotărâre judecătorească definitivă și irevocabilă pentru infracțiuni economice sau din domeniul transporturilor;</p> <p>3) Administratorul întreprinderii nu a fost sancționat pentru încălcări grave sau repetate, cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de</p> <p>ANEXA III</p> <p>CAPACITATEA FINANCIARĂ (menționată la articolul 20)</p> <p>Informațiile care trebuie furnizate de către întreprinderile care solicită o licență, în conformitate cu articolul 20, acoperă următoarele aspecte:</p> <p>(a) resurse financiare disponibile, inclusiv soldul bancar, provizioane pentru desoperit de cont și împrumuturi;</p> <p>(b) fondurile și activele disponibile cu titlu de garanție;</p>
---	---	--	--

<p>(c) capitalul circulant;</p> <p>(d) costurile relevante, inclusiv costurile de achiziție a vehiculelor, a terenurilor, a clădirilor, a instalațiilor și a materialului rulant;</p> <p>(e) sarcinile instituite asupra activelor unei întreprinderi;</p> <p>(f) impozitele și contribuțiile la asigurările sociale.</p>	<p>legislația muncii, inclusiv obligațiile impuse de securitatea și sănătatea în muncă și, de legislația privind asigurările medicale, precum și de legislația vamală, în cazul unei companii care intenționează să opereze transporturi internaționale de mărfuri supuse procedurilor vamale.</p> <p>4) Înțelegerea deplină capacitatea financiară necesară unei perioade de 12 luni pentru:</p> <p>a) îndeplinirea obligațiilor sale de remunerare a personalului;</p> <p>b) achitarea impozitelor pentru activele deținute și contribuțiilor la asigurările sociale;</p> <p>c) înțelegerea parcului de vehicule feroviare deținut, conform cerințelor tehnice de exploatare și înțelegere prescrite de uzina producătoare.</p> <p>5) Înțelegerea are încheiat un contract cu o entitate sau arc o subdiviziune cu personal competent atestat de către Autoritatea Feroviară, care posedă cunoștințele și experiența necesară pentru exercitarea unui control operațional, a unei supravegheri sigure și eficace a activității de transport feroviar.</p> <p>6) Înțelegerea deplină capacitatea de a acoperi riscurile de răspundere civilă și este asigurată în mod corespunzător pentru acoperirea, în conformitate cu legislația răspunderii sale civile în caz de accidente sau incidente, în special, în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, materialul rulant și terții. Mărimea minimului de asigurare se stabilește de Guvern în dependență de tipul activității și riscurile acestuia.</p> <p>(2) Pentru a verifica îndeplinirea condițiilor prevăzute în alinaiul (1) al acestui articol, Autoritatea Feroviară la efectuarea controlului de stat asupra respectării condițiilor pentru desfășurarea activității de transport feroviar în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, examinează următoarele informații și documente, care pot fi obținute de sine stătător sau solicitate de la întreprindere privind:</p> <p>a) resursele financiare disponibile;</p> <p>b) fondurile și activele disponibile cu titlu de garanție;</p> <p>c) capitalul circulant;</p> <p>d) costurile relevante serviciilor prestate, inclusiv valoarea de bilanț sau costurile de achiziție a terenurilor, clădirilor, instalațiilor și a materialului rulant;</p> <p>e) sarcinile instituite asupra activelor întreprinderii;</p> <p>f) impozitele și contribuțiile la asigurările sociale;</p> <p>g) rapoartele de audit pentru ultimii ani;</p> <p>h) asigurarea în caz de accidente, în special în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, poșta și vehiculele feroviare;</p> <p>i) angajarea sau contractarea personalului competent, care posedă cunoștințele sau experiența necesară pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure, și eficace a activității de transport feroviar;</p> <p>j) vehiculele feroviare înregistrate în RNVF.</p> <p>(3) Întrunirea condițiilor stabilite în prezentul articol se confirmă prin emiterea autorizației de transport feroviar, care constituie un act permisiv obligatoriu emis de Autoritatea Feroviară pentru inițierea și desfășurarea activității de transport feroviar.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Anexa IV va fi transpusă în totalitate prin ordinul Ministrului care va stabili conținutul și formatul documentului de referință al rețelei.</p>
<p>ANEXA IV CONȚINUTUL DOCUMENTULUI DE REFERINȚĂ AL REȚELEI (menționat la articolul 27)</p> <p>Documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 trebuie să conțină următoarele informații:</p> <p>I. un capitol care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta. Informațiile din prezenta secțiune trebuie să fie armonizate anual cu registrele de</p>	<p>Articolul 28. Documentul de referință al rețelei</p> <p>(1) După consultarea părților interesate, Administratorul Infrastructurii stabilește și publică anual pe pagina web oficială un document de referință al rețelei.</p> <p>(2) Documentul de referință al rețelei stabilește natura și caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție întreprinderilor feroviare și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară, în special:</p> <p>a) dispoziții generale;</p> <p>b) condițiile de acces și de utilizare a infrastructurii feroviare;</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Anexa IV va fi transpusă în totalitate prin ordinul Ministrului care va stabili conținutul și formatul documentului de referință al rețelei.</p>

<p>infrastructură feroviară care se publică în conformitate cu articolul 35 din Directiva 2008/57/CE sau să facă trimitere la acestea.</p> <p>2. un capitol cu privire la principiile de tarifare și la tarife. Acesta conține detalii adecvate asupra sistemului de tarifare și informații suficiente asupra tarifelor, precum și alte informații relevante referitoare la acces, care se aplică serviciilor enumerate în anexa II, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, după caz, baremurile utilizate pentru aplicarea articolelor 31-36, atât pentru taxe, cât și pentru costuri. Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute în următorii cinci ani, dacă sunt disponibile;</p> <p>3. un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților. Acesta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru întreprinderile feroviare și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru întreținerea capacităților. De asemenea, specifică procedurile și termenele limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special:</p>	<p>c) prezentarea generală a traficului și a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii feroviare disponibile și a restricțiilor privind utilizarea acesteia;</p> <p>d) principiile, prioritățile și criteriile pentru alocarea capacităților de infrastructură;</p> <p>e) tipurile de servicii;</p> <p>f) principiile de percepere a tarifelor și taxelor pentru servicii;</p> <p>g) nivelul tarifelor și metoda lor de calcul.</p> <p>(3) Conținutul și formatul documentului de referință al rețelei se stabilește de către Minister și se publică pe pagina web oficială.</p> <p>(4) Administratorul Infrastructurii întocmește documentul de referință al rețelei în consultare cu Autoritatea Feroviară și îl prezintă Ministerului spre aprobare.</p> <p>(5) Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu patru luni înainte de data limită pentru aplicarea cererilor pentru capacități de infrastructură.</p>	<p>(a) procedurile conform cărora solicitații pot cere capacități de la administratorul infrastructurii;</p> <p>(b) condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții;</p> <p>(c) planificarea proceselor de depunere a cererilor și de alocare, precum și procedurile care sunt urmate pentru solicitarea de informații referitoare la planificarea și procedurile de planificare a unor lucrări de întreținere programate sau neprevăzute;</p> <p>(d) principiile care reglementează procedura de coordonare și sistemul de soluționare a litigiilor disponibil ca parte a acestei proceduri;</p> <p>(e) procedurile care trebuie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura este saturată;</p> <p>(f) detalii asupra restricțiilor impuse utilizării infrastructurii;</p> <p>(g) condiții prin care se ține seama de nivelurile anterioare de utilizare a capacităților în determinarea priorităților pentru procesul de alocare.</p> <p>Describe amănunțit măsurile luate pentru a se asigura tratamentul adecvat al serviciilor de transport de marfă, serviciilor internaționale, precum și solicitărilor care se supun procedurilor ad-hoc. Conține un formular tipizat pentru cererile de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii trebuie să publice de asemenea informații detaliate referitoare la procedurile de alocare a traseelor internaționale;</p> <p>4. un capitol referitor la informațiile despre licența menționată la articolul 25 din prezenta directivă și la certificatele de siguranță feroviară emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE sau care indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic;</p> <p>5. un capitol referitor la informațiile despre procedurile de soluționare a litigiilor și de introducere a căilor de atac în chestiuni ce privesc accesul la infrastructura și serviciile feroviare, precum și sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35;</p> <p>6. un capitol referitor la informațiile despre accesul la infrastructurile de servicii menționate în anexa II și despre tariful acestora. Operatorii infrastructurii de servicii care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii furnizează informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre condițiile tehnice de acces pentru închirierea în documentul</p>
---	--	---

<p>de referință al rețelei sau indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic;</p> <p>7. un model de acord pentru încheierea acordurilor-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant, în conformitate cu articolul 42.</p>				
<p>ANEXA V</p> <p>PRINCIPIILE ȘI PARAMETRII DE BAZĂ AI ACORDURILOR CONTRACTUALE ÎNTRE AUTORITĂȚILE COMPETENTE ȘI ADMINISTRATORII DE INFRASTRUCTURĂ (menționate la articolul 30)</p> <p>Acordul de natură contractuală precizează dispozițiile articolului 30 și include cel puțin următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. domeniul de aplicare al acordului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform anexei II. Acesta vizează toate aspectele administrării infrastructurii, inclusiv întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Dacă este cazul, se poate include și construcția de noi infrastructuri; 2. structura plășilor sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa II, întreținerii și reînnoirii și tratării restanțelor în activitatea de întreținere și de reînnoire. Dacă este cazul, se poate include și structura plășilor sau a fondurilor alocate infrastructurilor noi; 3. obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă elemente precum: <ul style="list-style-type: none"> (a) performanța feroviară, cum ar fi din punct de vedere al vitezei pe linie și al fiabilității, și satisfacția clientului; (b) capacitatea rețelei; (c) gestionarea activelor; (d) volumele de activitate; (e) nivelurile de siguranță; și (f) protecția mediului; 4. volumul posibilelor restanțe în activitatea de întreținere și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite; 5. stimulentele menționate la articolul 30 alineatul (1), cu excepția celor puse în aplicare prin măsuri de reglementare în conformitate cu articolul 30 alineatul (3); 6. obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual; 7. durata convenită a acordului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri, concesiunii sau licenței administratorului infrastructurii, după caz, și cadrul și regulile de tarificare stabilite de stat; 8. reguli de abordare a interrupțiilor majore ale operațiunilor și a situațiilor de urgență, inclusiv planuri de urgență și de reziliere anticipată a acordului de natură contractuală, precum și informarea la timp a utilizatorilor; 	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin HG de aprobare a contractului multianual pentru întreținerea infrastructurii feroviare</p>	<p>Incompatibil</p>		

<p>9. măsuri de remediere, care se iau în situația în care una dintre părți își încalcă obligațiile contractuale sau în situații excepționale care afectează disponibilitatea finanțării publice. Acestea includ condițiile și procedurile de renegociere și reziliere anticipată.</p>				<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin regulamentul de alocare a capacității de infrastructură.</p>	
<p>ANEXA VI</p> <p>CERINȚE APLICABILE COSTURILOR ȘI TARIFELOR APARENTE INFRASTRUCTURII FEROVIARE [menționate la articolul 32 alineatul (1) și articolul 35]</p> <p>1. Elementele pereche care trebuie avute în vedere de administratorii infrastructurii atunci când definesc o listă de segmente de piață în vederea introducerii de majorări în sistemul de tarificare, în conformitate cu articolul 32 alineatul (1), includ cel puțin următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) servicii călători/marfă; (b) trenuri care transportă mărfuri periculoase/alte mărfuri; (c) servicii internaționale/intern; (d) transport combinat/trenuri directe; (e) servicii transport de călători urban ori regional/interurban; (f) trenuri complete/vagone separate; (g) servicii transport feroviar regulate/ocasionale. <p>2. Sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35 trebuie să se azeze pe următoarele principii de bază:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) pentru a atinge un nivel convenit al performanței și pentru a nu periclită viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitanții asupra parametrilor sistemului de îmbunătățire a performanțelor, în special asupra valorii întâzierilor, asupra limitelor plăților datorate în termenul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât în ceea ce privește cursele individuale, cât și totalitatea curselor unei întreprinderi feroviare într-o perioadă dată. (b) administratorul infrastructurii comunică întreprinderilor feroviare graficul de circulație, pe baza căruia se calculează întâzierile, cu cel puțin cinci zile înainte de cursă. Administratorul infrastructurii poate aplica o perioadă de presviz mai redusă în caz de forță majoră sau de modificări tardive ale graficului de circulație. (c) toate întâzierile se încadrează în una dintre următoarele clase și subclase de întâzieri: <ul style="list-style-type: none"> 1. gestionarea operării/planificării, imputabilă administratorului infrastructurii <ul style="list-style-type: none"> 1.1. compilarea graficului 1.2. formarea trenului 1.3. greșeli în procedura de operațiuni 1.4. aplicarea cronată a regulilor de prioritate 1.5. personalul 1.6. alte cauze 2. instalații de infrastructură imputabile administratorului infrastructurii <ul style="list-style-type: none"> 2.1. instalații de semnalizare 2.2. instalații de semnalizare la trecerile la nivel 2.3. echipamente de telecomunicații 2.4. echipamente de alimentare cu energie electrică 	<p>Incompatibil</p>				
<p>2.5. linie</p>					

<p>2.6. structuri 2.7. personalul 2.8. alte cauze 3. cauze legate de ingineria civilă, imputabile administratorului infrastructurii 3.1. lucrări planificate de construcții 3.2. neregularități în executarea lucrărilor de construcție 3.3. restricții de viteză din cauza limitelor defecte 3.4. alte cauze 4. cauze imputabile altor administratori de infrastructură 4.1. provocate de administratorul de infrastructură anterior 4.2. provocate de administratorul de infrastructură următor 5. cauze comerciale imputabile întreprinderii feroviare 5.1. depășirea timpului de oprire 5.2. cererea întreprinderii feroviare 5.3. operațiuni de încărcare 5.4. neregularități la încărcare 5.5. pregătirea comercială a trenului 5.6. personalul 5.7. alte cauze 6. material rulant imputabil întreprinderii feroviare 6.1. planificarea turnusului/ reorganizarea turnusului 6.2. formarea trenului de către întreprinderea feroviară 6.3. probleme la vagoane (transport călători) 6.4. probleme la vagoane (transport marfă) 6.5. probleme care afectează vagoanele, locomotivele și automotoarele 6.6. personalul 6.7. alte cauze 7. cauze imputabile altor întreprinderi feroviare 7.1. provocate de întreprinderea feroviară următoare 7.2. provocate de întreprinderea feroviară anterioară 8. cauze externe, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici întreprinderii feroviare 8.1. grevă 8.2. formalități administrative 8.3. influență exteroasă 8.4. efecte meteorologice și cauze naturale 8.5. întârziere datorată unor motive exteroare în rețeaua următoare 8.6. alte cauze 9. cauze secundare, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici întreprinderii feroviare 9.1. incidente periculoase, accidente și pericole 9.2. ocuparea liniei din cauza întârzierii acelui tren 9.3. ocuparea liniei din cauza întârzierii altui tren 9.4. întoarcere 9.5. legături 9.6. anchetă suplimentară necesară.</p> <p>(d) oricând este posibil, întârzierile se impută unei singure organizații, luându-se în seamă atât responsabilitatea pentru provocarea întreruperii, cât și capacitatea de restabilire a condițiilor normale de trafic; (e) la calculul plăților se ține seama de întârzierile medii a serviciilor feroviare care se spun unor cerințe similare de punctualitate; (f) administratorul infrastructurii comită întârzierilor feroviare un calcul al plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, de îndată ce acest lucru este posibil. Acest calcul trebuie să înglobeze toate cursele întârziate dintr-o perioadă de cel mult o lună; (g) fără să aducă atingere căilor de atac existente și dispozițiilor de la articolul 56, în cazul unor diferențe în legătură cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor, se pune la dispoziție un sistem de</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>soluționare a diferendelor pentru a rezolva rapid astfel de situații. Acest sistem de soluționare a diferendelor trebuie să fie imparțial față de părțile implicate. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare;</p> <p>(h) o dată pe an, administratorul infrastructurii publică nivelul mediu anual al performanței serviciilor realizat de întreprinderile feroviare pe baza parametrilor principalilor parametri conveniți în sistemul de îmbunătățire a performanțelor.</p>				<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin regulamentul de alocare a capacității de infrastructură.</p>	
<p>ANEXA VII</p> <p>CALENDARUL PROCESULUI DE ALOCARE (menționat la articolul 43)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Graficul de circulație este stabilit o dată la un an calendaristic. 2. Modificarea graficului de circulație se realizează la miezul nopții, în a doua săptămână din luna decembrie. În cazul în care o modificare sau o ajustare se face după trecerea iernii, în special pentru a ține cont, după caz, de modificările în mesurii de tren al traficului regional de călători, aceasta va avea loc la miezul nopții, în a doua săptămână din luna iunie, precum și, la nevoie, în alte momente dintre aceste date. Gestionarii infrastructurii pot conveni date diferite și, în acest caz, ei informează Comisia dacă traficul internațional riscă să fie perturbat. 3. Ultima zi de primire a cererilor pentru capacitățile care trebuie incluse în graficul de circulație nu poate depăși 12 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație. 4. Cel mult cu 11 luni înaintea intrării în vigoare a graficului de circulație, administratorii infrastructurii, în colaborare cu ceilalți administratori de infrastructură relevanți, se asigură că au fost stabilite traseele internaționale provizorii. Administratorii infrastructurii se asigură că aceste trasee provizorii sunt respectate cât mai repede posibil în timpul procedurilor ulterioare. 5. La cel mult patru luni de la termenul limită de predare a ofertelor de către solicitanți, administratorul infrastructurii pregătește un proiect de grafic de circulație. 	<p>Incompatibil</p>	<p>Incompatibil</p>		<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin regulile aprobate de guvern în termen de doi ani de la adoptarea codului.</p>	
<p>ANEXA VIII</p> <p>INFORMAȚIILE CONTABILE CARE TREBUIE TRANSMISE LA CERERE ORGANISMULUI DE REGLEMENTARE [menționate la articolul 56 alineatul (12)]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Separarea contabilă <ol style="list-style-type: none"> (a) conturi de profit și pierderi și bilanțuri contabile separate pentru activitățile de administrare a transportului de marfă, a transportului de călători și a infrastructurii; (b) informații detaliate despre sursele individuale, utilizările fondurilor publice și alte forme de compensare, într-o manieră transparentă și detaliată, cuprinzând inclusiv o prezentare detaliată a fluxurilor de numerar ale întreprinderilor, pentru a determina modul în care au fost cheltuite aceste fonduri publice sau alte forme de compensare; (c) categorii de costuri și profit, permițând să se determine dacă au existat subvenții încunșcate între aceste activități diferite, conform cerințelor organismului de reglementare. 	<p>Incompatibil</p>	<p>Incompatibil</p>		<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse complet prin regulile aprobate de guvern în termen de doi ani de la adoptarea codului.</p>	

<p>(d) metodologia utilizată la repartizarea costurilor între diferite activități;</p> <p>(e) în cazul în care întreprinderea reglementată face parte dintr-o structură de grup, detalii complete ale plășilor efectuate între întreprinderi.</p> <p>2. Monitorizarea tarifelor de acces la calea ferată</p> <p>(a) diferitele categorii de costuri, prezentând în special informații suficiente despre costurile marginale/directe ale diferitelor servicii sau grupe de servicii, pentru a permite monitorizarea tarifelor de infrastructură;</p> <p>(b) suficiente informații pentru a permite monitorizarea tarifelor individuale plătite pentru servicii (sau grupe de servicii); la cererea organismului de reglementare, aceste informații trebuie să conțină date referitoare la volumele serviciilor individuale, la prețurile serviciilor individuale și la veniturile totale aferente serviciilor individuale plătite de clienți interni și externi;</p> <p>(c) costurile și veniturile aferente serviciilor individuale (sau grupelor de servicii) cu ajutorul unei metodologii pertinente, conform cerințelor organismului de reglementare, prin care să se identifice prețurile potențial anticoncurențiale (subvenții încrucișate, prețuri de rumare și prețuri excesive).</p> <p>3. Indicarea performanței financiare</p> <p>(a) o declarație de performanță financiară;</p> <p>(b) o declarație sumară de cheltuieli;</p> <p>(c) o declarație de cheltuieli de întreținere;</p> <p>(d) o declarație de cheltuieli de operare;</p> <p>(e) o declarație de venit;</p> <p>(f) note justificative care dezvoltă și explică declarațiile, după caz.</p>				
<p>ANEXA IX</p> <p>PARTEA A</p> <p>DIRECTIVE ABROGATE ȘI LISTA MODIFICĂRILOR ULTERIOARE (menționate la articolul 65)</p> <p>PARTEA B</p> <p>LISTA TERMENELOR DE TRANSPUNERE ÎN DREPTUL INTERN (menționată la articolul 65)</p> <p>ANEXA X</p> <p>TABEL DE CORESPONDENȚĂ</p>		Prevederi UE neaplicabile		
		Prevederi UE neaplicabile		

1	Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repararea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară)	2	3	4	5	6	7	8
2	Parțial compatibil	3	4	5	6	7	8	9
3	Actul Uniunii Europene	4	5	6	7	8	9	10
4	CAPITOLUL I DISPOZIȚII INTRODUCATIVE	5	6	7	8	9	10	11
5	Art. 1. Obiect	3	4	5	6	7	8	9
1	<p>Obiectul prezentei directive este de a asigura dezvoltarea și ameliorarea siguranței pe căile ferate comunitare și un acces îmbunătățit la piață pentru serviciile de transport feroviar prin:</p> <p>(a) armonizarea structurii de reglementare în statele membre;</p> <p>(b) definierea responsabilităților actorilor din sistemul feroviar al Uniunii;</p> <p>(c) elaborarea de obiective comune de siguranță (OCS) și metode comune de siguranță (MCS) în vederea eliminării treptate a nevoii de norme naționale;</p> <p>(d) stabilirea de principii pentru eliberarea, reînnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță;</p> <p>(e) creșterea acoperirii cerințelor de siguranță și a autorității naționale de siguranță și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor; și</p> <p>(f) definierea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.</p>	2	3	4	5	6	7	8
2	<p>Art. 2. Domeniul de aplicare</p> <p>(1) Prezenta directivă se aplică sistemului feroviar din statele membre, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru zone structurale și operaționale. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv gestionarea sigură a infrastructurii și a traficului, precum și interacțiunea dintre întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură.</p> <p>(2) Statele membre pot exclude de la aplicarea măsurilor adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei directive:</p> <p>(a) metroule, tramvaiele și alte sisteme feroviare urbane;</p> <p>(b) rețele care funcțional sunt separate de restul sistemului feroviar și destinate numai exploatării unor servicii de călătorii locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderile feroviare care funcționează exclusiv pe aceste rețele;</p> <p>(c) infrastructura feroviară privată care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de marfă.</p>	2	3	4	5	6	7	8
3	<p>Art. 3. Definiții</p> <p>În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:</p> <p>(a) „sistem feroviar” înseamnă totalitatea subsistemelor pentru zone structurale și operaționale, definite în directivele 96/48/CE și 2001/16/CE, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg;</p> <p>(b) „gestionar de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de instituirea și întreținerea rețelei feroviare sau a unei părți a acesteia, definite în articolul 3 din Directiva 91/440/CEE, care poate, de asemenea, include gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii. Funcțiile gestionarului de infrastructură pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate unor diferite organisme sau întreprinderi;</p>	2	3	4	5	6	7	8
4	<p>Art. 4. Definiții</p> <p>sistem feroviar - totalitatea subsistemelor pentru zonele structurale și operaționale, precum și gestionarea și exploatarea sistemului în ansamblu;</p> <p>administratorul infrastructurii - orice organism sau întreprindere responsabilă, în special, de operare, întreținere și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și responsabil pentru participarea la dezvoltarea acesteia, în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii stabilite de Guvern;</p>	2	3	4	5	6	7	8
5	<p>Articolul 1. Obiectul și domeniul de aplicare</p> <p>(3) Prevederile prezentului Cod se aplică:</p> <p>a) întreprinderilor/societăților responsabile de administrarea infrastructurii feroviare din Republica Moldova;</p> <p>b) persoanelor fizice și juridice din Republica Moldova implicate în activitatea de transport feroviar;</p> <p>c) vehiculelor feroviare utilizate pe rețeaua feroviară din Republica Moldova;</p> <p>d) angajaților în domeniul transportului feroviar;</p> <p>e) mecanicilor de locomotivă antrenati în traficul feroviar;</p>	2	3	4	5	6	7	8
6	<p>Articolul 4. Definiții</p> <p>Compatibil</p>	2	3	4	5	6	7	8
7	<p>Articolul 1. Obiectul și domeniul de aplicare</p> <p>(3) Prevederile prezentului Cod se aplică:</p> <p>a) întreprinderilor/societăților responsabile de administrarea infrastructurii feroviare din Republica Moldova;</p> <p>b) persoanelor fizice și juridice din Republica Moldova implicate în activitatea de transport feroviar;</p> <p>c) vehiculelor feroviare utilizate pe rețeaua feroviară din Republica Moldova;</p> <p>d) angajaților în domeniul transportului feroviar;</p> <p>e) mecanicilor de locomotivă antrenati în traficul feroviar;</p>	2	3	4	5	6	7	8
8	<p>Articolul 4. Definiții</p> <p>Compatibil</p>	2	3	4	5	6	7	8

<p>(c) „întreprindere feroviară” înseamnă întreprinderea feroviară definită în Directiva 2001/14/CE și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de bunuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere; de asemenea, sunt incluse întreprinderi care furnizează numai tracțiune;</p> <p>(d) „specificatie tehnică pentru interoperabilitate (STI)” înseamnă specificatiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare trans-europene de mare viteză și convenționale definite în Directiva 96/48/CE și Directiva 2001/16/CE;</p> <p>(e) „obiective de siguranță comune (OSC)” înseamnă nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar (precum sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri) și de sistem ca întreg, exprimate în criterii de acceptare a riscurilor;</p> <p>(f) „metode de siguranță comune (MSC)” înseamnă metodele ce trebuie elaborate pentru descrierea modului de evaluare a nivelurilor de siguranță, realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță;</p> <p>(g) „autoritate de siguranță” înseamnă organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta directivă, sau orice organism binational căruia statele membre i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat pentru infrastructurile specializate transfrontaliere;</p> <p>(h) „norme interne de siguranță” înseamnă toate normele cuprinzând cerințe de siguranță feroviară impuse la nivelul statelor membre și aplicabile mai multor întreprinderi feroviare, indiferent de organismul emitent;</p> <p>(i) „sistem de gestionare a infrastructurii” înseamnă organizarea și aranjamentele stabilite de un gestionar de infrastructură sau o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea sigură a operațiunilor sale;</p> <p>(j) „anchetator principal” înseamnă o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei anchete;</p> <p>(k) „accident” înseamnă un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat sau un lanț specific de asemenea evenimente care are consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidente ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;</p> <p>(l) „accident grav” înseamnă orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau a mai multor persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra gestionării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței; prin „pagube importante” se înțeleg pagube care pot fi evaluate imediat de organismul de anchetă la un total de cel puțin 2 milioane EUR;</p> <p>(m) „incident” înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare;</p> <p>(n) „anchetă” înseamnă un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analiza informațiilor, precum și concluzii, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, emiterrea unor recomandări de siguranță.</p>	<p>„întreprindere feroviară” - orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu prezentul Cod, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor pentru transportul feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderi care asigură doar tracțiunea;</p> <p>„specificatie tehnică pentru interoperabilitate (STI)” - specificatiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare convenționale, astfel cum sunt definite în prezentul Cod;</p> <p>„obiective de siguranță (OS)” - înseamnă nivelurile minime de siguranță care trebuie să fie atinse de sistem în ansamblu și, dacă este posibil, de diferite părți ale sistemului feroviar din Uniune (cum ar fi sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate doar pentru transportul de mărfuri);</p> <p>„metode de siguranță (MS)” - înseamnă metodele care descriu evaluarea nivelurilor de siguranță și îndeplinirea obiectivelor de siguranță și respectarea altor cerințe de siguranță;</p> <p>„autoritate feroviară” - organ administrativ din subordinea Ministerului responsabil de elaborarea, implementarea și controlul realizării prevederilor acestui cod și normelor de reglementare în domeniul transportului feroviar;</p> <p>„norme de siguranță” - toate normele care conțin cerințe de siguranță feroviară impuse la nivelul Republicii Moldova și care se aplică mai multor întreprinderi feroviare, indiferent de organismul care le eliberează;</p> <p>„accident” - un eveniment brusc, nedorit sau neintenționat sau un lanț specific al unor astfel de evenimente care au consecințe dăunătoare. Accidentele sunt împărțite în următoarele categorii: coliziunile, deraierea, accidentele de trecere la nivel, accidente ale persoanelor cauzate de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;</p> <p>„accident grav” - orice coliziune sau deraiere a trenurilor care are ca rezultat decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante a materialului rulant până la excluderea din inventar, a infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau gestionării siguranței;</p> <p>„incident” - orice eveniment, altul decât accidentul sau accidentele grave, asociat cu exploatarea trenurilor și care afectează siguranța în exploatare;</p>
---	---

<p>(o), cauze" înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora care au dus la accident sau incident;</p> <p>(p) „agenție” înseamnă Agenția Feroviară Europeană, agenția comunitară pentru siguranță feroviară și interoperabilitate;</p> <p>(q) „organisme notificate” înseamnă organismele responsabile pentru evaluarea conformității sau a calității potrivite pentru utilizare a constituenților de interoperabilitate sau pentru evaluarea procedurii CE pentru verificarea subsistemelor, definite în directivele 96/48/CE și 2001/16/CE;</p> <p>(r) „constinenți de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subsansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate sau destinate încorporării într-un subsistem de care echipamentul încorporat sau destinat încorporării sistemului feroviar de mare viteză sau convențional, definite în directivele 96/48/CE și 2001/16/CE. Noțiunea de „constituent” acoperă atât obiectele tangibile, cât și pe cele intangibile, precum programele de calculator.</p>	<p><i>investigație</i> - un proces efectuat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include colectarea și analiza informațiilor, tragerea concluziilor, inclusiv determinarea cauzelor și, după caz, emiterea unor recomandări de siguranță.</p> <p><i>organismele notificate</i> - organismele responsabile pentru evaluarea conformității sau a calității potrivite pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate sau pentru evaluarea procedurii CE de verificare a subsistemelor.</p> <p><i>elemente constitutive de interoperabilitate</i> - înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subsansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate sau destinate a fi încorporate într-un subsistem, de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar de mare viteză sau convențional. Conceptul de „constituent” se referă atât la obiecte tangibile, cât și la obiectele necorporale, cum ar fi software-ul.</p>		
<p>CAPITOLUL II DEZVOLTAREA ȘI MANAGEMENTUL SIGURANȚEI Art. 4. Dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare (1) Statele membre se asigură că siguranța feroviară este în general menținută și, când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea legislației comunitare și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor grave. Statele membre se asigură că normele de siguranță sunt stabilite, aplicate și respectate în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european. (2) Statele membre se asigură că măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin cont de necesitatea unei abordări sistematice. (3) Statele membre se asigură că responsabilitatea exploatarii sigure a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține gestionarilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare, obligându-le să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare, să aplice normele interne și standardele naționale de siguranță, precum și să instituie sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta directivă. Fără să aducă atingere răspunderii civile în conformitate cu cerințele legale ale statelor membre, fiecare gestionar de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară este responsabilă de partea sa de sistem și de exploatarea în siguranță a acestuia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și terți. (4) Aceasta nu aduce atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, operator de vagoane, prestator de servicii și entitate achizițitoare, legată de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile și echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de întreprinderea feroviară și gestionarul de infrastructură.</p>	<p>CAPITOLUL IX SIGURANȚA FEROVIARĂ SECȚIUNEA I Dezvoltarea și administrarea siguranței feroviare Articolul 99. Principii de bază (1) Ministerul și Autoritatea Feroviară (în calitate de autoritate națională de siguranță), Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare, fiecare în conformitate cu propriile responsabilități, asigură următoarele: a) menținerea și îmbunătățirea în mod continuu a siguranței feroviare, acordând prioritate prevenirii accidentelor atunci când aceasta este judicioasă și fezabilă; b) aplicarea într-o manieră transparentă și nediscriminatorie a normelor de siguranță; c) dezvoltarea unui sistem feroviar uniform; d) abordări bazate pe sistem privind măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare. (2) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare sunt responsabile de funcționarea în siguranță a sistemului feroviar și de controlul riscurilor asociate, pun în aplicare măsurile de control al riscurilor necesare și cooperează în vederea aplicării normelor și standardelor naționale și internaționale de siguranță, și stabilesc sisteme de administrare a siguranței în conformitate cu prezenta Cod. (3) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare răspund pentru părțile componente ale sistemului și pentru funcționarea în siguranță a acestora, inclusiv furnizarea de materiale și contractarea serviciilor, față de utilizatori, clienți și angajați. (4) Răspunderea Administratorului Infrastructurii și a întreprinderilor feroviare menționate la alineatul (3) din prezenta articol nu scutește de răspundere producătorii de</p>	<p>Compatibil</p>	

	<p>piese integrale și de elemente constitutive de interoperabilitate ale subsistemelor individuale, entităților responsabile de întreținere, definătorilor de vehicule și furnizorilor de alte servicii necesare aflate în responsabilitatea lor pentru vehicule, structuri și instalații, echipamente, materiale și servicii. Toate acestea trebuie să respecte cerințele și condițiile stipulate pentru utilizarea lor, astfel încât Administratorul Infrastructurii sau întreprinderile feroviare să le poată folosi în siguranță în sistemul feroviar.</p>	
<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 100. Indicatori de siguranță (1) Indicatorii de siguranță se stabilesc pentru a facilita evaluarea realizării obiectivelor de siguranță și pentru a asigura monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare. Autoritatea Feroviară colectează informații privind indicatorii de siguranță și le publică în rapoartele sale anuale. (2) În fiecare an, cel târziu până la 30 iunie, Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare prezintă Autorității Feroviare raportul anual de siguranță pentru anul precedent. (3) Raportul anual de securitate include următoarele: a) informații privind îndeplinirea obiectivelor de siguranță și a rezultatelor planurilor de siguranță, b) supravegherea și analiza indicatorilor de siguranță, în măsura în care entitatea prezintă raportul; c) rezultatele controlului intern al siguranței; d) reclamații privind deficiențele și defecțiunile înregistrate în timpul transportului feroviar și gestionarea infrastructurii. (4) Autoritatea Feroviară precizează indicatorii de siguranță pe baza cărora Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare pregătesc raportul menționat la alineatul (2), precum și metodele comune de calcul de consecințe economice ale accidentelor. (5) Autoritatea Feroviară prezintă Ministerului raportul anual privind activitățile sale în anul precedent și îl publică pe pagina sa web până la data de 30 iulie a anului curent. Raportul completează date specificate în detaliu despre următoarele elemente: a) dezvoltarea condițiilor de siguranță feroviară, inclusiv indicatorii de siguranță colectați; b) schimbări importante în legislația și reglementările privind siguranța feroviară; c) îmbunătățirea siguranței infrastructurii feroviare și a transportului; d) rezultatele supravegherii Administratorului infrastructurii și a întreprinderilor feroviare. (6) În cazul în care se constată noi fapte sau erori după prezentarea raportului menționat la alineatul (5) din prezentul articol, Autoritatea Feroviară completează sau corectează indicatorii care se referă la un anumit an cât mai curând posibil și cel târziu în următorul raport anual.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 101. Metode de siguranță (1) Metodele de siguranță prevăd modul în care se evaluează nivelul de siguranță, îndeplinirea obiectivelor de siguranță și conformitatea cu alte cerințe de siguranță, prin elaborarea și aplicarea următoarelor metode și proceduri: 1) Metoda de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și a condițiilor care trebuie îndeplinite de organul de evaluare a riscurilor; 2) Metode de siguranță pentru evaluarea respectării cerințelor care trebuie îndeplinite pentru a obține autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare și certificatul de siguranță, care să cuprindă:</p>	<p>Art. 6. Metode comune de siguranță (MCS) (1) Un prim set de MCS, acoperind cel puțin metodele descrise în alineatul (3) litera (a), este adoptat de Comisie înainte de 30 aprilie 2008, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2). Acesta se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Un al doilea set de MCS, acoperind restul de metode descrise în alineatul (3), este adoptat de Comisie înainte de 30 aprilie 2010, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2). Acesta se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p>

<p>(2) Proiectele de MSC și proiectele de MSC revizuite sunt elaborate de agenție în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).</p> <p>Proiectele de MSC se bazează pe o examinare a metodelor existente în statele membre.</p> <p>(3) MSC descriu modal în care nivelul de siguranță și atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță, sunt evaluate prin elaborarea și definiția următoarelor elemente:</p> <p>(a) evaluarea riscului și metode de evaluare;</p> <p>(b) metode de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță emise în conformitate cu articolele 10 și 11 și</p> <p>(c) în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI, metode pentru a verifica dacă sistemele structurale ale sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante.</p> <p>(4) MSC sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2), ținând cont de experiența câștigată din aplicarea lor și de dezvoltarea globală a securității feroviare și a obligațiilor statelor membre prevăzute în articolul 4 alineatul (1).</p> <p>(5) Statele membre efectuează orice modificări necesare la normele lor interne de siguranță ținând cont de adoptarea și revizuirea MSC.</p>	<p>a) Procedurile de evaluare a îndeplinirii cerințelor de către Administratorul Infrastructurii pentru a se acorda autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare sau de către întreprinderile feroviare pentru a li se acorda certificatul de siguranță;</p> <p>b) Criteriile de evaluare a îndeplinirii cerințelor pentru obținerea autorizației de siguranță pentru administrarea infrastructurii feroviare sau a certificatului de siguranță;</p> <p>c) Principiile de monitorizare a respectării cerințelor care trebuie îndeplinite de sistemul de management al siguranței, după obținerea autorizației de siguranță pentru administrarea infrastructurii feroviare sau a certificatului de siguranță;</p> <p>3) Metoda de siguranță pentru monitorizarea performanței de siguranță după ce a fost acordat certificatul de siguranță sau autorizația de siguranță;</p> <p>4) Metoda de siguranță pentru monitorizarea eficienței gestionării siguranței în timpul funcționării și întreținerii sistemului feroviar.</p> <p>(2) Metoda de siguranță se aplică pentru aprecierea și evaluarea riscurilor în cazul oricărei schimbări importante în sistemul feroviar care poate afecta siguranța transportului feroviar. Aceste schimbări pot fi de natură tehnică, operațională sau organizatorică. Metoda de siguranță comună pentru aprecierea și evaluarea riscurilor face parte integrantă din sistemul de management al siguranței al administratorilor infrastructurii și al întreprinderilor feroviare.</p> <p>(3) În cazul unor schimbări semnificative privind sistemele structurale, se aplică Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor:</p> <p>a) Dacă aprecierea și evaluarea riscurilor sunt cerute de STI-ul relevant, caz în care STI-ul trebuie să indice care sunt părțile din Metoda de siguranță comună pentru aprecierea și evaluarea riscurilor;</p> <p>b) Pentru a verifica integritatea sigură a subsistemelor structurale în sistemul existent.</p> <p>(4) Entitatea care propune o modificare semnificativă aplică Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor. Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor poate fi:</p> <p>a) Administratorul Infrastructurii sau o întreprindere feroviară;</p> <p>b) o entitate contractantă sau un producător atunci când depun cererea de verificare a unui subsistem;</p> <p>c) solicitantul înregistrării vehiculelor feroviare pentru punere în funcțiune;</p> <p>d) entitatea responsabilă cu întreținerea.</p> <p>(5) O evaluare independentă a aplicării corecte a metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor și a rezultatelor acestei aplicări se realizează de către un organism acreditat. La solicitarea Autorității Feroviare evaluarea poate fi efectuată de către Agenția Unirii Europene pentru Căile Ferate.</p> <p>(6) Autoritatea Feroviară poate efectua o evaluare a aplicării corecte a metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor și a rezultatelor acestei aplicări în următoarele cazuri:</p> <p>a) la înregistrarea vehiculelor feroviare;</p> <p>b) la reînnoirea înregistrării vehiculelor feroviare pentru punerea în funcțiune;</p> <p>c) la actualizarea certificatelor de siguranță în cazul schimbării tipului și domeniului de activitate al unei întreprinderi feroviare;</p>	
---	---	--

	<p>d) în cazul actualizării autorizației de siguranță ca urmare a modificărilor semnificative aduse infrastructurii, semnalizării, alimentării cu energie sau modului de funcționare și întreținerii infrastructurii;</p> <p>e) atunci când revizuiesc certificatele de siguranță și autorizația de siguranță după modificări semnificative ale reglementărilor de siguranță.</p> <p>(7) Taxa pentru evaluarea efectuată de Autoritatea Feroviară cu privire la aplicarea corectă a metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor și a rezultatelor acestei aplicări se stabilește conform Metodologiei de calcul a tarifelor pentru serviciile prestate de Autoritatea Feroviară, aprobată de Guvern.</p> <p>(8) Organul de evaluat a riscurilor eliberează un raport privind evaluarea siguranței către entitatea care formulează propunerea, pe baza căruia respectiva entitate decide dacă va accepta modificarea semnificativă.</p> <p>(9) Rapoartele de evaluare a siguranței emise în alte state pot fi valabile în Republica Moldova în baza tratatelor internaționale dacă:</p> <p>a) evaluarea riscurilor a fost efectuată în conformitate cu Metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor;</p> <p>b) aplicarea metodei menționate la litera a) al prezentului alineat a fost evaluată de un organ de evaluare a riscurilor;</p> <p>c) a fost acceptată o modificare semnificativă a unui sistem feroviar la propunerea entității menționate la alineatul (4) din prezentul articol;</p> <p>d) partea sistemului feroviar va fi utilizată în Republica Moldova în aceleași condiții funcționale, operaționale, topografice și climatice;</p> <p>e) s-au aplicat aceleași criterii pentru acceptarea riscului ca și în Republica Moldova.</p> <p>(10) Controlul aplicării metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor este parte integrantă a controlului periodic intern al sistemului de management al siguranței al administratorilor infrastructurii și al întreprinderilor feroviare.</p> <p>(11) Metodele de siguranță menționate la:</p> <p>a) alineatul (1) punctul 2) din prezentul articol se aplică de către Autoritatea Feroviară, luând în considerare cererile de autorizare de siguranță și certificatele de siguranță;</p> <p>b) alineatul (1) punctul 3) din prezentul articol se aplică de către Autoritatea Feroviară pentru a supraveghea punerea în aplicare a sistemului de gestionare a siguranței al întreprinderii feroviare și al Administratorului infrastructurii, după acordarea certificatelor de siguranță sau autorizației de siguranță, precum și supravegherea punerii în aplicare a metodei comune de siguranță menționate la alineatul (1) litera b) din prezentul articol de către întreprinderile feroviare, Administratorul infrastructurii și entitatea responsabilă de întreținere;</p> <p>c) alineatul (1) litera b) din prezentul articol se aplică de către întreprinderile feroviare și Administratorul infrastructurii după acordarea certificatului de siguranță sau a autorizației de siguranță, precum și de către entitatea responsabilă cu întreținerea;</p> <p>d) alineatul (1) punctul 1) din prezentul articol este prevăzută de Organizația Internațională de Transport Feroviar, în timp ce metodele de siguranță menționate la alineatul (1) punctele 2), 3) și 4) din prezentul articol sunt prevăzute de Autoritatea Feroviară.</p>
--	--

<p>Art. 7. Obiective comune de siguranță (OCS)</p> <p>(1) OCS sunt elaborate, adoptate și revizuite în conformitate cu procedurile stabilite în prezentul articol.</p> <p>(2) Proiectele de OCS și proiectele de OSC revizuite sunt elaborate de agenție în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).</p> <p>(3) Primul set de proiecte de OSC se bazează pe o examinare a obiectivelor existente și a performanțelor în domeniul siguranței din statele membre și asigură că performanțele de siguranță actuale ale sistemului feroviar nu sunt reduse în nici un stat membru. Acestea sunt adoptate de Comisie înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2) și sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p> <p>Al doilea set de proiecte de OSC se bazează pe experiența câștigată cu primul set de OSC și din punerea sa în aplicare. Acestea reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță. Ele sunt adoptate de Comisie înainte de 30 aprilie 2011, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2) și sunt publicate în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i>.</p> <p>Toate propunerile de proiecte de OSC și OSC revizuite reflectă obligațiile statelor membre stabilite în articolul 4 alineatul (1). Aceste propuneri sunt însoțite de o evaluare a costurilor și beneficiilor estimate, indicând impactul lor probabil pentru toți operatorii și agenții economici implicați, precum și impactul lor în ceea ce privește acceptarea riscului în societate. Propunerile conțin un calendar de punere treptată în aplicare, dacă este cazul, în special pentru a se ține cont de natura și amploarea investițiilor necesare pentru aplicarea acestora. Acestea analizează impactul posibil asupra STI pentru subsisteme și cuprind, dacă este cazul, propuneri semnificative de modificare a STI.</p> <p>(4) OSC definesc nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar și de sistem ca întreg în fiecare stat membru, exprimate în criterii de acceptare a riscului pentru:</p> <p>(a) riscuri individuale referitoare la călători, personal, inclusiv personalul contractanților, utilizatorii trecătorilor de nivel și alții și fără să aducă atingere normelor interne și internaționale existente de răspundere civilă, riscuri individuale legate de persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare;</p> <p>(b) riscuri sociale.</p> <p>(5) OSC sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2), fiind cont de dezvoltarea globală a siguranței feroviare.</p> <p>(6) Statele membre aduc toate modificările necesare normelor lor interne de siguranță pentru a atinge cel puțin OSC și orice OSC revizuite, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Statele membre notifică aceste norme Comisiei în conformitate cu articolul 8 alineatul (3).</p>	<p>(12) Modificările necesare ale normelor naționale de siguranță se adoptă în conformitate cu metodele comune de siguranță adoptate și revizuite.</p> <p>(13) Administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare descriu, de asemenea, în raportul anual experiența lor în legătură cu aplicarea metodelor menționate la alineatul (1) punctele 1) și 4) din prezentul articol.</p> <p>(14) Autoritatea Feroviară include în raportul anual experiența entităților care formulează propuneri, a întreprinderilor feroviare și Administratorului infrastructurii, precum și experiența proprie cu privire la aplicarea metodei menționate la alineatul (1) punctele 1), 3) și 4) din prezentul articol.</p>	<p>Compatibil</p>		
--	---	-------------------	--	--

<p>Art. 8. Norme interne de siguranță</p> <p>(1) În aplicarea prezentei directive, statele membre instituie norme interne obligatorii de siguranță și se asigură că acestea sunt publicate și puse la dispoziția tuturor gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, solicitanților de certificat de siguranță și solicitanților unei autorizații de siguranță într-un limbaj clar care poate fi înțeles de părțile în cauză.</p> <p>(2) Înainte de 30 aprilie 2005, statele membre notifică Comisia cu privire la toate normele de siguranță interne în vigoare, stabilite în anexa II, și indică domeniul lor de aplicare.</p> <p>În plus, notificarea furnizează informații cu privire la conținutul principal al normelor, cu trimitere la textele juridice, forma legislației și organismul sau organizația responsabilă de publicarea sa.</p> <p>(3) În termen de patru ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, agenția evaluează modul în care normele interne de siguranță sunt publicate și aduse la cunoștință în conformitate cu alineatul (1). De asemenea, face recomandările corespunzătoare către Comisie pentru publicarea acestor norme, pentru a face mai ușor accesibile informațiile relevante.</p> <p>(4) Statele membre notifică imediat Comisia cu privire la orice modificare a normelor interne de siguranță notificate și cu privire la orice asemenea normă nouă care ar putea fi adoptată, cu excepția cazului în care norma se referă în întregime la punerea în aplicare a STI.</p> <p>(5) Pentru a păstra la minimum introducerea unor norme interne specifice noi și astfel pentru a împiedica crearea altor bariere, precum și în vederea armonizării treptate a normelor de siguranță, Comisia monitorizează introducerea de către statele membre a unor noi norme interne.</p> <p>(6) Dacă, după adoptarea STI, un stat membru intenționează să introducă o normă de siguranță nouă care necesită un nivel de siguranță mai ridicat decât STI, ori dacă un stat membru intenționează să introducă o normă de siguranță internă nouă care poate afecta operațiunile întreprinderilor feroviare din alte state membre pe teritoriul statului membru în cauză, statul membru consultă toate părțile interesate în timp util și se aplică procedura de la alineatul (7).</p> <p>(7) Statul membru prezintă Comisiei, pentru examinare, proiectul de normă de siguranță, explicând motivele introducerii acesteia.</p> <p>Dacă Comisia constată că proiectul de normă de siguranță este incompatibil cu MSC sau cu atingerea cel puțin a OSC ori că reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiilor de transport feroviar între statele membre, este adoptată o decizie, adresată statului membru în cauză, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).</p> <p>În cazul în care Comisia are îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea proiectului de normă de siguranță cu MSC sau cu atingerea cel puțin a OSC ori consideră că aceasta reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiilor de transport feroviar între statele membre, Comisia informează imediat statul membru în cauză, care suspendă adoptarea, intrarea în vigoare sau punerea în aplicare a normei până la adoptarea unei decizii, într-o perioadă de șase luni, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).</p>	<p>Prevederile UE neaplicabile</p>	<p>Prevederile acestui articol nu pot fi aplicate întrucât sistemul feroviar din MD nu este compatibil celui din UE. Iar raportările și notificările pentru Comisie Europoană se referă exclusiv statelor membre UE.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Art. 9. Sisteme de management al siguranței</p> <p>(1) Gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare își stabilesc propriile sisteme de management al siguranței pentru a se asigura că sistemul feroviar poate atinge cel puțin OSC, este în conformitate cu normele de siguranță interne descrise în articolul 8 și anexa II și cu cerințele de siguranță descrise în STI, precum și că sunt aplicate părțile relevante din MSC.</p> <p>(2) Sistemul de management al siguranței îndeplinește cerințele și cuprinde elementele prevăzute în anexa III, adaptate la caracterul, îndobândirea și alte condiții ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea gestionarului de infrastructură sau a întreprinderii</p>	<p>Prevederile UE neaplicabile</p>	<p>Sisteme de management a siguranței</p> <p>Articolul 103. Cerințe privind sistemele de management a siguranței</p> <p>(1) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare instituie un sistem de management al siguranței (denumit în continuare - SMS), al cărui obiectiv este de a atinge cel puțin obiectivele de siguranță pentru întregul sistem feroviar. SMS trebuie să respecte normele de siguranță și cerințele de siguranță stabilite în STI-uri, precum și dispozițiile relevante ale metodelor de siguranță.</p>	<p>Compatibil</p>

<p>feroviar, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere și material și utilizarea contractanților. Fără să aducă atingere normelor existente de răspundere civilă, interne și internaționale, sistemul de gestionare a riscului ia de asemenea în considerare, dacă este adecvat și rezonabil, riscurile ce decurg din activitățile altor părți.</p> <p>(3) Sistemul de management al siguranței al unui gestionar de infrastructură ia în considerare efectele operațiilor diferitelor întreprinderi feroviare asupra rețelei și prevede ca toate întreprinderile feroviare să funcționeze în conformitate cu STI și normele de siguranță interne și în condițiile stabilite în certificatul lor de siguranță. În plus, acesta este dezvoltat în scopul de a coordona procedurile de urgență ale gestionarului de infrastructură cu toate întreprinderile feroviare care funcționează pe infrastructura sa.</p> <p>(4) Toți gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare prezintă anual autorității de siguranță, până la 30 iunie, un raport de siguranță referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține:</p> <p>(a) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale organizației și rezultatele planului de siguranță;</p> <p>(b) elaborarea indicatorilor de siguranță naționali și a ISC prevăzuți în anexa I, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare;</p> <p>(c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;</p> <p>(d) observații privind defecțiunile și deficiențele de funcționare ale operațiunilor feroviare.</p>	<p>(2) SMS trebuie să îndeplinească cerințele și să includă elementele prevăzute de prezentul Cod, care sunt în conformitate cu caracterul, sfera și tipul activităților desfășurate în traficul feroviar.</p> <p>(3) Sistemul de management al siguranței asigură controlul tuturor riscurilor legate de activitățile Administratorului infrastructurii sau al întreprinderii feroviare, inclusiv furnizarea de servicii de întreținere, furnizarea de materiale și angajarea de contractanți. Sistemul de management al siguranței ia în considerare, dacă este cazul și rezonabil, riscurile care apar ca urmare a activităților altor părți.</p> <p>(4) SMS-urile Administratorului infrastructurii trebuie să iasă seama de efectele activităților diferitelor întreprinderi feroviare asupra rețelei și, prin urmare, ar trebui să conțină dispoziții care să permită întreprinderilor feroviare să își desfășoare activitățile în conformitate cu STI-urile și normele naționale de siguranță, precum și cu condițiile stabilite în certificatele lor de siguranță. De asemenea, SMS-urile gestionarilor de infrastructură trebuie să derolvele coordonarea procedurilor de urgență cu toate întreprinderile feroviare în situații excepționale.</p> <p>(5) Toate părțile relevante ale SMS trebuie să fie documentate și, în special, trebuie furnizată o descriere a defalcării responsabilităților în cadrul organizației administratorilor infrastructurii sau a întreprinderilor feroviare, precum și modul în care controlul este asigurat de conducere la diferite niveluri, cum angajații și reprezentanții acestora sunt implicați la toate nivelurile și cum se asigură îmbunătățirea continuă a SMS-ului.</p> <p>(6) Elementele de bază ale Sistemului de management al siguranței sunt următoarele:</p> <p>1) Politică de siguranță aprobată de Administratorul Infrastructurii sau de către întreprinderile feroviare, care este comunicată întregului personal;</p> <p>2) Obiectivele calitative și cantitative ale administratorilor infrastructurii sau ale întreprinderilor feroviare privind menținerea și îmbunătățirea siguranței, precum și planurile și procedurile pentru atingerea acestor obiective;</p> <p>3) Procedurile care asigură respectarea standardelor și a altor cerințe prescrite pe întreaga durată de viață a echipamentului și în timpul funcționării și a procedurilor în scopul respectării standardelor tehnice și operaționale noi sau modificate sau a altor cerințe prescrite stabilite în orice caz dintre următoarele:</p> <p>a) STI-urile,</p> <p>b) normele naționale de siguranță,</p> <p>c) alte norme relevante,</p> <p>d) deciziile autorităților competente;</p> <p>4) Procedurile și metodele de efectuare a evaluării riscurilor și punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor ori de câte ori o schimbare a condițiilor de funcționare sau introducerea unui nou produs conduce la noi riscuri pentru infrastructură sau operațiuni;</p> <p>5) Organizarea de programe de instruire pentru angajați care să asigure calificarea și competența angajaților în îndeplinirea sarcinilor;</p> <p>6) Soluții practice pentru circulația informațiilor în cadrul organizației și între organizațiile active pe aceeași infrastructură;</p> <p>7) Proceduri și formate pentru publicarea informațiilor privind siguranța, precum și stabilirea unei proceduri pentru controlul configurării informațiilor critice de siguranță.</p>
---	---

<p>condițiilor părții relevante a certificatului de siguranță în plus, notifică autoritatea de siguranță competență la orice introducere de categorii noi de personal sau tipuri noi de material rulant.</p> <p>Autoritatea de siguranță poate cere ca partea relevantă a certificatului de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.</p> <p>Dacă autoritatea de siguranță constată că deținătorul certificatului de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru o certificare emisă, revocă partea (a) și/sau (b) a certificatului, motivându-și decizia. Autoritatea de siguranță care a revocată o certificare națională suplimentară acordată în conformitate cu alineatul (4) informează prompt autoritatea de siguranță care a acordat certificarea în conformitate cu alineatul (2) litera (a) din decizia sa.</p> <p>În mod similar, o autoritate de siguranță trebuie să revocă un certificat de siguranță dacă este evident că deținătorul certificatului de siguranță nu l-a utilizat conform destinației în anul următor emiterii sale.</p> <p>(6) Autoritatea de siguranță informează agenția în termen de o lună cu privire la certificatele de siguranță prezente în alineatul (2) litera (a) care au fost emise, reținute, modificate sau revocate. Această mențiunează denumirea și adresa întreprinderii feroviare, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.</p> <p>(7) Înainte de 30 aprilie 2009 agenția evaluează dezvoltarea certificării de siguranță și prezintă Comisiei un raport cu recomandări privind o strategie de trecere la un certificat de siguranță comun unic. Comisia ia măsurile corespunzătoare pe baza recomandării.</p>	<p>poate declanșa o procedură împotriva acestuia în fața instanței de contencios administrativ.</p> <p>(3) Perioada de valabilitate a certificatului de siguranță este de cinci ani. Certificatul de siguranță se reînnoiește în întregime sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului sau extinderii activității de transport feroviar, la cererea titularului acestuia.</p> <p>(4) Autoritatea Feroviară precizează formularele pentru certificatele de siguranță, numeroarele formularelor de certificate de siguranță în conformitate cu numărul de identificare, formularul de depunere a cererii pentru certificatul de siguranță și instrucțiunile pentru completarea precum și documentația necesară care va fi anexată la cererea pentru certificatul de siguranță.</p> <p>(5) Titularul certificatului de siguranță informează imediat Autoritatea Feroviară cu privire la orice modificare importantă a condițiilor părții relevante a certificatului de siguranță care se referă la elementele sistemului de management al siguranței. O modificare majoră este o situație care modifică în mod semnificativ condițiile pe baza cărora a fost emis certificatul de siguranță (noua activitate de afaceri, noua linie feroviară, noul tip de vehicul, noua categorie de personal etc.).</p> <p>(6) Autoritatea Feroviară poate solicita revizuirea părții relevante din certificatul de siguranță după modificarea semnificativă a cadrului de reglementare în domeniu.</p> <p>(7) Dacă Autoritatea Feroviară constată că deținătorul certificatului de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru certificare, revocă certificatul respectiv, motivându-și decizia.</p> <p>(8) În mod similar celui stabilit în alineatul (7), Autoritatea Feroviară trebuie să revocă un certificat de siguranță dacă este evident că deținătorul certificatului de siguranță nu l-a utilizat conform destinației în anul următor emiterii sale.</p> <p>(9) Certificatul de siguranță este actualizat complet sau parțial ori de câte ori se modifică semnificativ tipul sau sfera de activitate a întreprinderii.</p> <p>(10) Pentru emiteria, reținerea, revizuirea sau actualizarea certificatului de siguranță se percepe o taxă.</p> <p>(11) Autoritatea Feroviară ține evidența certificatelor de siguranță eliberate.</p> <p>(12) Decizia privind respingerea reînnoirii, revizurii sau actualizării certificatului de siguranță poate fi contestată în instanța de contencios administrativ.</p>	<p>Companiilor</p>	<p>Art. 11. Autorizarea de siguranță a gestionatorilor de infrastructură</p> <p>(1) Pentru a i se permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, gestionarii de infrastructură trebuie să obțină o autorizație de siguranță din partea autorității de siguranță din staul membru în care este stabilit.</p> <p>Autorizația de siguranță cuprinde:</p> <p>(a) o autorizație confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al managerului de infrastructură, descris în articolul 9 și anexa III și</p> <p>(b) o autorizație confirmând acceptarea dispozițiilor gestionarii de infrastructură de a îndeplini cerințe specifice necesare pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a infrastructurii feroviare, incluzând, dacă este cazul, întreținerea și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare.</p>
--	---	--------------------	--

<p>(2) Autorizația de siguranță este reînnoită la cererea gestionarului de infrastructură, la intervale care nu depășesc cinci ani. Aceasta este actualizată în întregime sau parțial ori când au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, semnalezii sau aprovizionării cu energie sau ale principilor de exploatare sau întrețineri a acesteia. Definițiile autorizatei de siguranță informează fără întârziere autoritatea de siguranță cu privire la toate aceste modificări.</p> <p>Autoritatea de siguranță poate cere ca autorizația de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. Dacă autoritatea de siguranță constată că un gestionar de infrastructură autorizat nu mai îndeplinește condițiile pentru o autorizație de siguranță, revocă autorizația, motivându-și deciziile.</p> <p>(3) Autoritatea de siguranță informează agenția în termen de o lună cu privire la autorizațiile de siguranță care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate. Aceasta menționează denumirea și adresa gestionarului de infrastructură, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.</p>	<p>dacă este cazul, întreținerea și funcționarea sistemului de control și semnalizare a traficului.</p> <p>(4) Autorizația de siguranță este reînnoită la cererea Administratorului de infrastructură, la intervale care nu depășesc cinci ani. Aceasta este actualizată în întregime sau parțial ori când au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, semnalezii sau aprovizionării cu energie sau ale principilor de exploatare sau întrețineri a acesteia. Definițiile autorizatei de siguranță informează fără întârziere autoritatea de siguranță cu privire la toate aceste modificări.</p> <p>(5) Autoritatea de siguranță poate cere ca autorizația de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. Articolul 110. Acordarea autorizăției de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare</p> <p>(1) Autorizația de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare se acordă de către Autoritatea Feroviară prin utilizarea formularului prescrip.</p> <p>(2) Pentru emiterea, reînnoirea, actualizarea sau revizuirea autorizăției de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare se percepe o taxă.</p> <p>(3) Autoritatea Feroviară precizează:</p> <p>a) forma autorizăției de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare;</p> <p>b) numerotarea formularelor de autorizății de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare în conformitate cu numărul național de identificare;</p> <p>c) formularul cererii de solicitare a autorizăției de siguranță pentru transportul feroviar și gestionarea infrastructurii;</p> <p>d) instrucțiunile de completare a formularului și documentația necesară care va fi anexată la cerere.</p> <p>(4) Autoritatea Feroviară ține evidența autorizațiilor de siguranță emise pentru gestionarea infrastructurii feroviare.</p> <p>(5) Decizia privind respingerea reînnoirii, revizuirii sau actualizării autorizăției de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare poate fi contestată în instanța de contencios administrativ.</p> <p>Articolul 111. Revocarea autorizăției de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare</p> <p>(1) Dacă Autoritatea Feroviară constată că Administratorul de infrastructură nu mai îndeplinește condițiile pentru o autorizație de siguranță, revocă autorizația, cu indicarea motivului deciziei sale.</p> <p>(2) Decizia privind revocarea autorizăției de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare poate fi contestată în instanța de contencios administrativ.</p> <p>(3) Autoritatea Feroviară poate notifica Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate despre emiterea, reînnoirea, modificarea, completarea sau revocarea autorizăției de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare, indicând numele și adresa Administratorului infrastructurii, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea autorizăției de siguranță și, în cazul revocării, motivele acestei decizii.</p>	<p>Art. 12. Exigente privind cererea pentru obținerea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță</p> <p>(1) Autoritatea de siguranță ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea certificării de siguranță sau a autorizăției de siguranță și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după prezentarea tuturor informațiilor necesare și a oricăror informații suplimentare cerute de autoritatea de</p>					<p>Compatibil</p>	
--	---	--	--	--	--	--	-------------------	--

<p>siguranță. Dacă solicitantului i se cere să prezinte informații suplimentare, aceste informații sunt prezentate prompt.</p> <p>(2) Pentru a facilita înființarea de noi întreprinderi feroviare și prezentarea de cereri de către întreprinderi feroviare din alte state membre, autoritatea de siguranță oferă îndrumări detaliate privind modalitatea de obținere a unui certificat de siguranță. Aceasta enumeră toate cerințele care au fost stabilite în sensul articolului 10 alineatul (2) și pune la dispoziția solicitantului toate documentele relevante.</p> <p>Sunt oferite îndrumări speciale întreprinderilor feroviare care solicită un certificat de siguranță pentru servicii pe o parte limitată definită a infrastructurii, identificând în mod specific normele care sunt valabile pentru partea în cauză.</p> <p>(3) Un document de îndrumare, descrind și explicând cerințele pentru certificatele de siguranță și enumerând documentele care trebuie prezentate, este pus în mod gratuit la dispoziția solicitanților. Toate solicitările de certificate de siguranță sunt prezentate în limba cerută de autoritatea de siguranță.</p>	<p>la depunerea tuturor documentelor necesare, precum și a informațiilor solicitate suplimentar de aceasta. Informațiile solicitate suplimentar se prezintă fără întârziere.</p> <p>(2) Pentru a facilita înființarea de noi întreprinderi feroviare și depunerea de cereri de la întreprinderile feroviare din alte țări, Autoritatea Feroviară publică pe site-ul său web instrucțiuni detaliate și o listă a tuturor cerințelor privind certificatul de siguranță și, de asemenea, pune la dispoziția solicitantului în mod gratuit tot setul documentelor relevante.</p> <p>(3) Întreprinderile feroviare care solicită certificatul de siguranță și care intenționează să presteze servicii de transport pe o parte definită și limitată a rețelei beneficiază de instrucțiuni și îndrumări speciale privind reglementările aplicabile părții rețelei în cauză.</p> <p>(4) Toate cererile de certificate de siguranță se depun în limba de stat.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Art. 12. Exigențe privind cererea pentru obținerea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță</p> <p>(1) Autoritatea de siguranță ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea certificării de siguranță sau a autorizării de siguranță și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după prezentarea tuturor informațiilor necesare și a oricăror informații suplimentare cerute de autoritatea de siguranță. Dacă solicitantului i se cere să prezinte informații suplimentare, aceste informații sunt prezentate prompt.</p> <p>(2) Pentru a facilita înființarea de noi întreprinderi feroviare și prezentarea de cereri de către întreprinderi feroviare din alte state membre, autoritatea de siguranță oferă îndrumări detaliate privind modalitatea de obținere a unui certificat de siguranță. Aceasta enumeră toate cerințele care au fost stabilite în sensul articolului 10 alineatul (2) și pune la dispoziția solicitantului toate documentele relevante.</p> <p>Sunt oferite îndrumări speciale întreprinderilor feroviare care solicită un certificat de siguranță pentru servicii pe o parte limitată definită a infrastructurii, identificând în mod specific normele care sunt valabile pentru partea în cauză.</p> <p>(3) Un document de îndrumare, descrind și explicând cerințele pentru certificatele de siguranță și enumerând documentele care trebuie prezentate, este pus în mod gratuit la dispoziția solicitanților. Toate solicitările de certificate de siguranță sunt prezentate în limba cerută de autoritatea de siguranță.</p>
<p>la depunerea tuturor documentelor necesare, precum și a informațiilor solicitate suplimentar de aceasta. Informațiile solicitate suplimentar se prezintă fără întârziere.</p> <p>(2) Pentru a facilita înființarea de noi întreprinderi feroviare și depunerea de cereri de la întreprinderile feroviare din alte țări, Autoritatea Feroviară publică pe site-ul său web instrucțiuni detaliate și o listă a tuturor cerințelor privind certificatul de siguranță și, de asemenea, pune la dispoziția solicitantului în mod gratuit tot setul documentelor relevante.</p> <p>(3) Întreprinderile feroviare care solicită certificatul de siguranță și care intenționează să presteze servicii de transport pe o parte definită și limitată a rețelei beneficiază de instrucțiuni și îndrumări speciale privind reglementările aplicabile părții rețelei în cauză.</p> <p>(4) Toate cererile de certificate de siguranță se depun în limba de stat.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Art. 13. Acces la serviciile de formare</p> <p>(1) Statele membre se asigură că întreprinderile feroviare care solicită un certificat de siguranță beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare pentru mecanicii de tren și personalul care însoțește trenurile, atunci când această formare este necesară pentru îndeplinirea cerințelor de obținere a certificatului de siguranță.</p> <p>Serviciile oferite trebuie să includă formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemele de semnalizare și de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatare.</p> <p>De asemenea, statele membre se asigură că gestionarii de infrastructură și personalul lor care efectuează sarcini de siguranță vitale beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare.</p> <p>Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, statele membre se asigură că întreprinderile feroviare au acces la această formare dacă aceasta este o cerință a certificatului de siguranță.</p> <p>Autoritatea de siguranță se asigură că furnizarea de servicii de formare sau, dacă este cazul, acordarea de certificate îndeplinește cerințele de siguranță stabilite în STI sau normele de siguranță interne descrise în articolul 8 și anexa II.</p>
<p>la depunerea tuturor documentelor necesare, precum și a informațiilor solicitate suplimentar de aceasta. Informațiile solicitate suplimentar se prezintă fără întârziere.</p> <p>(2) Pentru a facilita înființarea de noi întreprinderi feroviare și depunerea de cereri de la întreprinderile feroviare din alte țări, Autoritatea Feroviară publică pe site-ul său web instrucțiuni detaliate și o listă a tuturor cerințelor privind certificatul de siguranță și, de asemenea, pune la dispoziția solicitantului în mod gratuit tot setul documentelor relevante.</p> <p>(3) Întreprinderile feroviare care solicită certificatul de siguranță și care intenționează să presteze servicii de transport pe o parte definită și limitată a rețelei beneficiază de instrucțiuni și îndrumări speciale privind reglementările aplicabile părții rețelei în cauză.</p> <p>(4) Toate cererile de certificate de siguranță se depun în limba de stat.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Art. 13. Acces la serviciile de formare</p> <p>(1) Statele membre se asigură că întreprinderile feroviare care solicită un certificat de siguranță beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare pentru mecanicii de tren și personalul care însoțește trenurile, atunci când această formare este necesară pentru îndeplinirea cerințelor de obținere a certificatului de siguranță.</p> <p>Serviciile oferite trebuie să includă formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemele de semnalizare și de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatare.</p> <p>De asemenea, statele membre se asigură că gestionarii de infrastructură și personalul lor care efectuează sarcini de siguranță vitale beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare.</p> <p>Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, statele membre se asigură că întreprinderile feroviare au acces la această formare dacă aceasta este o cerință a certificatului de siguranță.</p> <p>Autoritatea de siguranță se asigură că furnizarea de servicii de formare sau, dacă este cazul, acordarea de certificate îndeplinește cerințele de siguranță stabilite în STI sau normele de siguranță interne descrise în articolul 8 și anexa II.</p>

			<p>(2) Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unei singure întreprinderi feroviare sau ale gestionarului de infrastructură, statele membre se asigură că acestea sunt puse la dispoziția altor întreprinderi feroviare la un preț rezonabil și nediscriminatoriu, care este raportat la cost și care poate include o marjă de profit.</p> <p>(3) La recrutarea de noi mecanici de tren, de personal însoțitor la bordul trenurilor și personal care efectuează sarcini de siguranță vitale, întreprinderile feroviare trebuie să poată lua în considerare orice formare, calificări și experiență câștigată anterior la alte întreprinderi feroviare. În acest sens, acești membri ai personalului sunt îndreptățiți să aibă acces la să obțină copii și să comunice toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența.</p> <p>(4) În orice caz, fiecare întreprindere feroviară și fiecare gestionar de infrastructură este răspunzător de nivelul formării și de calificările personalului său care desfășoară munci legate de siguranță, prevăzute în articolul 9 și anexa III.</p>
		<p>întreprinderile feroviare au acces la o astfel de certificare, dacă aceasta este o cerință a certificatului de siguranță.</p> <p>(5) Autoritatea Feroviară se asigură că furnizarea de servicii de formare sau, după caz, acordarea de certificate respectă cerințele de siguranță stabilite în STI sau în normele naționale de siguranță.</p> <p>(6) În cazul în care facilitățile de formare sunt disponibile numai prin serviciile unei singure întreprinderi feroviare sau Administratorului infrastructurii, acestea sunt puse la dispoziția altor întreprinderi feroviare într-un mod nediscriminatoriu și la un preț rezonabil, care este legat de costuri și include un profit rezonabil.</p> <p>(7) În cazul recrutării de noi mecanici de locomotivă, de personal adhat la bordul trenurilor și de personal care îndeplinește sarcini esențiale de siguranță, întreprinderile feroviare trebuie să poată lua în considerare orice formare, calificări și experiență dobândite anterior de la alte întreprinderi feroviare.</p> <p>(8) În sensul alineatului (7) membrii personalului au dreptul să obțină copii și să prezinte toate documentele care atestă pregătirea, calificările și experiența acestora.</p> <p>(9) În fiecare caz, fiecare întreprindere feroviară și Administratorul Infrastructurii răspunde de nivelul de pregătire și de calificările personalului său care desfășoară activități legate de siguranță.</p>	<p>Art. 14. Introducerea în circulație de material rulant utilizat</p> <p>(1) Materialul rulant care a fost autorizat să fie introdus în circulație într-un stat membru în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) litera (b) și care nu este acoperit în întregime de STI relevante este autorizat să fie introdus în circulație în alt stat membru sau alte state membre în conformitate cu prezentul articol, dacă acest stat sau aceste state solicită o autorizație.</p> <p>(2) Întreprinderea feroviară care solicită autorizația de a admite în circulație materialul rulant în alt stat membru prezintă un dosar tehnic referitor la materialul rulant sau tipul de material rulant autorizat de siguranță relevante, indicând utilizarea preconizată pe rețea. Dosarul conține următoarele informații:</p> <p>(a) dovedea că materialul rulant a fost autorizat să fie introdus în circulație în alt stat membru și documente care indică istoricul exploatarei, întreținerii și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice întreprinse după autorizare;</p> <p>(b) date tehnice relevante, program de întreținere și caracteristici operaționale cerute de autoritatea de siguranță și necesare pentru autorizarea complementară a acesteia;</p> <p>(c) dovezi privind caracteristicile tehnice și operaționale care arată că materialul rulant este în conformitate cu sistemul de alimentare cu energie, sistemul de semnalizare și de control și comandă, echipamentul limitelor și gabaritele infrastructurii, sarcina maximă admisă pe osie și alte constrângeri ale rețelei;</p> <p>(d) informații privind derogările de la normele de siguranță interne care sunt necesare pentru acordarea autorizației și dovezi, bazate pe evaluarea riscului, indicând că acceptarea materialului rulant nu introduce riscuri inutile în rețea.</p> <p>(3) Autoritatea de siguranță poate cere efectuarea de încercări pe rețea pentru a verifica conformitatea cu respectivi parametri prevăzuți în alineatul (2) litera (c) și, în acest caz, prescrie amplasarea și conținutul acestora.</p> <p>(4) Autoritatea de siguranță adoptă decizia privind o solicitare în conformitate cu prezentul articol fără întârziere și în cel mult patru luni de</p>
		<p>Compatibilit</p>	<p>SECȚIUNEA 8</p> <p>Materialul rulant feroviar</p> <p>Articolul 114. Întreținerea materialului rulant</p> <p>(1) Fiecare vehicul, înainte de a fi pus în funcțiune sau utilizat în rețea, este atribuit unei entități responsabile de întreținere.</p> <p>(2) O întreprindere feroviară, Administratorul Infrastructurii sau un deținător pot fi entități responsabile de întreținere.</p> <p>(3) Entitatea responsabilă de întreținere se asigură că vehiculele pentru care aceasta are sarcina de întreținere se află într-o stare de funcționare sigură, datorită unui sistem de întreținere.</p> <p>(4) În scopul menținerii vehiculelor în stare de funcționare sigură, entitatea responsabilă de întreținere se asigură că vehiculele sunt menținute de sine stătător sau contractând serviciile atelierelor de întreținere în conformitate cu:</p> <p>(a) fișa de întreținere a fiecărui vehicul;</p> <p>(b) cerințele în vigoare, inclusiv normele de întreținere și dispozițiile STI.</p> <p>(5) Fiecare entitate responsabilă de întreținere trebuie să fie înregistrată în Registrul național al vehiculelor (RNV), fapt confirmat prin decizia Autorității Feroviare.</p> <p>(6) În cazul în care entitatea responsabilă de întreținere este o întreprindere feroviară sau Administratorul Infrastructurii, conformitatea cu cerințele de întreținere este verificată de Autoritatea Feroviară în conformitate cu procedurile de emisie a certificatelor de siguranță sau a autorizațiilor de siguranță.</p> <p>Articolul 115. Introducerea în circulație a materialului rulant</p> <p>(1) Materialul rulant care a fost autorizat să fie introdus în circulație într-un stat membru UE în conformitate cu articolul 105 alineatul (3) și care nu este acoperit în întregime de STI relevante este autorizat să fie introdus în circulație în Republica Moldova în conformitate cu prezentul articol, dacă acest stat sau aceste state solicită o autorizație.</p>

<p>la prezentarea dosarului tehnic complet, inclusiv documentația încercărilor. Certificatul de autorizare poate conține condiții de utilizare și alte restricții.</p>	<p>(2) Înțelegerea feroviară care solicită autorizarea de a admite în circulație material rulant din stat membru UE, precum și cel propus a fi introdus în circulație din alte state, prezintă un dosar tehnic referitor la materialul rulant sau tipul de material rulant Autorității feroviare, indicând utilizarea preconizată pe rețea. Dosarul conține următoarele informații:</p> <p>a) dovada faptului că materialul rulant a fost admis în exploatare într-un alt stat, precum și documentele care indică istoricul exploatarei, întreținerii și, după caz, al modificărilor tehnice;</p> <p>b) datele tehnice relevante, programul de întreținere și caracteristicile operaționale solicitate de Autoritatea Feroviară;</p> <p>c) dovezi privind caracteristicile tehnice și operaționale care să ateste că materialul rulant respectă sistemul de alimentare cu energie, sistemul de semnalizare și control de comandă, gabariul de cale ferată și gabaritele de infrastructură, sarcina maximă permisă pe osie și alte constrângeri ale rețelei;</p> <p>d) informații privind derogările de la normele de siguranță care sunt necesare pentru acordarea autorizației și dovezi, bazate pe evaluarea riscului, indicând că acceptarea materialului rulant nu introduce riscuri inutile în rețea.</p> <p>(3) Autoritatea Feroviară poate cere efectuarea de încercări pe rețea pentru a verifica conformitatea cu respectivi parametri prevăzuți în alineatul (2) și, în acest caz, prescrie amploarea și conținutul acestora</p> <p>(4) Autoritatea Feroviară adoptă fără întârziere decizia cu privire la o cerere în conformitate cu prezentul articol, în termen de cel mult două luni de la data depunerii dosarului tehnic complet, și documentația probelor de testare dacă au fost efectuate. Certificatul de admitere în exploatare poate conține condiții de utilizare și alte restricții</p>			<p>Art. 15. Armonizarea certificatelor de siguranță</p> <p>Art. 16. Sarcini</p> <p>(1) Fiecare stat membru instituie o autoritate de siguranță. Această autoritate poate fi ministerul înscris în tratat și este independentă în organizarea, structura juridică și procesul decizional de orice înțelegere feroviară, gestionar de infrastructură și entitate achiziționate.</p> <p>(2) Autorității de siguranță i se încredințează cel puțin următoarele sarcini:</p> <p>(a) autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale confirmând sistemul feroviar de mare viteză transeuropean în conformitate cu articolul 14 din Directiva 96/48/CE și verificarea esențiale relevante;</p> <p>(b) autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale confirmând sistemul feroviar convențional transeuropean în conformitate cu articolul 14 din Directiva 2001/16/CE și verificarea esențiale relevante;</p>
			<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
			<p>Compatibili</p>	<p>AUTORITATEA FEROVIAARĂ SECȚIUNEA I Statutul și activitățile Autorității Feroviare</p> <p>Articolul 94. Statutul Autorității Feroviare</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară este o autoritate publică autonomă care are statut de persoană juridică de drept public, subordonată organismului central de specialitate (Ministerul), cu buget autonom, definește conturi bancare în contul unic trezorerarial al Ministerului Finanelor și, care își desfășoară activitatea în baza principiului autogestunii și autonomiei financiare.</p> <p>(2) Autoritatea Feroviară se instituie și își exercită funcțiile și atribuțiile în baza unui regulament aprobat de către Guvern, având funcții de implementare și realizare a politicilor în domeniul transportului feroviar, de certificare, autorizare, supraveghere și control în domeniul transportului feroviar.</p> <p>Articolul 95. Atribuțiile Autorității Feroviare</p>

<p>(c) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale cerute de articolul 12 din Directivile 96/48/CE și 2001/16/CE;</p>	<p>(1) Autoritatea Feroviară desfășoară activități în domeniul reglementării siguranței și interoperabilității traficului feroviar.</p> <p>(2) Autoritatea Feroviară a Republicii Moldova acționează ca autoritate națională de siguranță în domeniul transportului feroviar.</p> <p>(3) Autoritatea Feroviară îndeplinește următoarele sarcini legate de siguranța transportului feroviar:</p> <p>a) aprobarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale care constituie sistemul feroviar și verificarea faptului că acestea sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante;</p> <p>b) emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță acordate, verificarea îndeplinirii condițiilor și cerințelor stabilite în acestea și că Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare activează în conformitate cu cerințele legislative;</p> <p>c) admiterea introducerii în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial care încă nu este acoperit de o STI;</p> <p>d) efectuează supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale;</p> <p>e) monitorizarea, promovarea și, după caz, punerea în aplicare și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme de siguranță;</p> <p>f) efectuează supravegherea înregistrării corecte a materialului rulant și asigurarea faptului că informațiile privind siguranța din registrul național sunt corecte și actualizate permanent.</p> <p>(4) Pe lângă activitățile prevăzute la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, Autoritatea feroviară efectuează și următoarele activități:</p> <p>1) Aprobă instrucțiuni, specificații tehnice de interoperabilitate conform prevederilor prezentului Cod și normelor stabilite de Guvern și elaborează regulamente tehnice în domeniul transportului feroviar;</p> <p>2) Participă la cooperarea internațională în domeniul transportului feroviar cu:</p> <p>a) organizațiile internaționale în care Autoritatea Feroviară împuternicită de Minister să reprezinte Republica Moldova;</p> <p>b) Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, precum și organele altor țări responsabile pentru siguranța și interoperabilitatea în transportul feroviar;</p> <p>c) alte activități stabilite de Guvern, Minister și Regulamentul de activitate.</p> <p>(5) Autoritatea Feroviară asigură publicarea pe site-ul său web a instrucțiunilor, regulamentelor tehnice în domeniul traficului feroviar, inclusiv cerințele, procedura și taxele pentru eliberarea autorizațiilor, permiselor și certificatelor emise de aceasta conform competențelor, alte acte individuale aprobate de aceasta și informațiile de contact.</p>								
<p>(d) autorizarea introducerii în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial care încă nu este acoperit de o STI;</p>	<p>(1) Autoritatea Feroviară asigură publicarea pe site-ul său web a instrucțiunilor, regulamentelor tehnice în domeniul traficului feroviar, inclusiv cerințele, procedura și taxele pentru eliberarea autorizațiilor, permiselor și certificatelor emise de aceasta conform competențelor, alte acte individuale aprobate de aceasta și informațiile de contact.</p>								
<p>(e) emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea părților relevante din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță acordate în conformitate cu articolele 10 și 11 și verificarea îndeplinirii condițiilor stabilite în acestea și a faptului că gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare funcționează în conformitate cu cerințele dreptului comunitar sau intern;</p>	<p>(1) Autoritatea Feroviară asigură publicarea pe site-ul său web a instrucțiunilor, regulamentelor tehnice în domeniul traficului feroviar, inclusiv cerințele, procedura și taxele pentru eliberarea autorizațiilor, permiselor și certificatelor emise de aceasta conform competențelor, alte acte individuale aprobate de aceasta și informațiile de contact.</p>								
<p>(f) monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme interne de siguranță;</p>	<p>(1) Autoritatea Feroviară asigură publicarea pe site-ul său web a instrucțiunilor, regulamentelor tehnice în domeniul traficului feroviar, inclusiv cerințele, procedura și taxele pentru eliberarea autorizațiilor, permiselor și certificatelor emise de aceasta conform competențelor, alte acte individuale aprobate de aceasta și informațiile de contact.</p>								
<p>(g) supravegherea înregistrării corecte a materialului rulant și asigurarea faptului că informațiile privind siguranța din registrul național, instituit în conformitate cu articolul 14 din Directiva 96/48/CE și Directiva 2001/16/CE, sunt precise și actualizate.</p>	<p>(1) Autoritatea Feroviară asigură publicarea pe site-ul său web a instrucțiunilor, regulamentelor tehnice în domeniul traficului feroviar, inclusiv cerințele, procedura și taxele pentru eliberarea autorizațiilor, permiselor și certificatelor emise de aceasta conform competențelor, alte acte individuale aprobate de aceasta și informațiile de contact.</p>								
<p>(3) Sarcinile prevăzute în alineatul (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către un gestionar de infrastructură, întreprindere feroviară sau entitate achizițitoare.</p>	<p>(1) Autoritatea Feroviară asigură publicarea pe site-ul său web a instrucțiunilor, regulamentelor tehnice în domeniul traficului feroviar, inclusiv cerințele, procedura și taxele pentru eliberarea autorizațiilor, permiselor și certificatelor emise de aceasta conform competențelor, alte acte individuale aprobate de aceasta și informațiile de contact.</p>								

<p>In procesul elaborării cadrului de reglementare național, autoritatea de siguranță consultă toate persoanele implicate și părțile interesate, inclusiv gestionarii de infrastructură, întreprinderile feroviare, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului.</p> <p>(2) Autoritatea de siguranță este liberă să desfășoare toate inspecțiile și anchetele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale și i se acordă acces la toate documentele și echipamentele relevante și incintele relevante, la instalațiile și echipamentele gestionatorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare.</p> <p>(3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că deciziile luate de autoritatea de siguranță sunt supuse controlului judiciar.</p> <p>(4) Autoritățile de siguranță desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul armonizării în întreaga Comunitate a criteriilor lor de luare a deciziilor. Cooperarea lor urmărește în special facilitarea și coordonarea certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare cărora li s-a acordat în conformitate cu procedura stabilită în articolul 15 din Directiva 2001/14/CE.</p> <p>Agencia sprijină autoritățile de siguranță în aceste sarcini.</p>	<p>Infrastructurii și întreprinderile feroviare sau alte organe calificate.</p> <p>(3) În procesul de elaborare a cadrului național de reglementare, Autoritatea Feroviară consultă toate părțile implicate și cele interesate, inclusiv Administratorul Infrastructurii, întreprinderile feroviare, producătorii, furnizorii serviciilor de întreținere, utilizatorii și sindicatele de ramură.</p> <p>(4) Autoritatea Feroviară are libertatea de a efectua toate inspecțiile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale și i se acordă acces la toate documentele și spațiile, instalațiile și echipamentele relevante ale Administratorilor infrastructurii și ale întreprinderilor feroviare.</p> <p>(5) Autoritatea Feroviară desfășoară un schimb activ de opinii și de experiență cu alte autorități din alte țări. Cooperarea vizează în special facilitarea și coordonarea certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare cărora li s-a acordat trase internaționale.</p> <p>(6) Deciziile Autorității Feroviare pot fi contestate în instanța de contencios administrativ conform legii contenciosului administrativ.</p> <p>(7) Deciziile Autorității Feroviare se publică pe pagina sa web.</p> <p>(8) Autoritatea Feroviară este independentă de întreprinderile sau entitățile care furnizează servicii de transport.</p>	<p>Articolul 100. Indicatori de siguranță</p> <p>(5) Autoritatea Feroviară prezintă Ministerului raportul anual de siguranță privind activitățile sale în anul precedent și îl publică pe pagina sa web până la data de 30 iulie a anului curent. Raportul conține date specificate în detaliu despre următoarele elemente:</p> <p>a) dezvoltarea condițiilor de siguranță feroviară, inclusiv indicatorii de siguranță colectați;</p> <p>b) măsuri efectuate și măsuri necesare pentru dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv nivelul de realizare a indicatorilor de siguranță;</p> <p>c) propuneri de modificări importante în legislația și reglementările privind siguranța feroviară;</p> <p>d) îmbunătățirea siguranței infrastructurii feroviare și a transportului;</p> <p>e) măsuri efectuate și măsuri necesare pentru perfecționarea procedurilor în privința certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;</p> <p>f) rezultatele supravegherii Administratorului infrastructurii și a întreprinderilor feroviare.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în domeniul transportului aerian, feroviar și naval</p>
<p>Art. 18. Raport anual</p> <p>Autoritatea de siguranță publică anual un raport privind activitățile sale în anul precedent și îl trimite Agenției până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind următoarele:</p> <p>(a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul statelor membre a ISC stabiliți în anexa I;</p> <p>(b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;</p> <p>(c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;</p> <p>(d) rezultate și experiență referitoare la controlarea gestionarilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare.</p>	<p>Articolul 100. Indicatori de siguranță</p> <p>(5) Autoritatea Feroviară prezintă Ministerului raportul anual de siguranță privind activitățile sale în anul precedent și îl publică pe pagina sa web până la data de 30 iulie a anului curent. Raportul conține date specificate în detaliu despre următoarele elemente:</p> <p>a) dezvoltarea condițiilor de siguranță feroviară, inclusiv indicatorii de siguranță colectați;</p> <p>b) măsuri efectuate și măsuri necesare pentru dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv nivelul de realizare a indicatorilor de siguranță;</p> <p>c) propuneri de modificări importante în legislația și reglementările privind siguranța feroviară;</p> <p>d) îmbunătățirea siguranței infrastructurii feroviare și a transportului;</p> <p>e) măsuri efectuate și măsuri necesare pentru perfecționarea procedurilor în privința certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;</p> <p>f) rezultatele supravegherii Administratorului infrastructurii și a întreprinderilor feroviare.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în domeniul transportului aerian, feroviar și naval</p>
<p>CAPITOLUL V ANCHETAREA ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR</p> <p>Art. 19. Obligația de anchetă</p> <p>(1) Statele membre se asigură că organismul de anchetă prevăzut în articolul 21 desfășoară o anchetă după accidente grave pe sistemul feroviar, obiectivul acestora fiind posibila îmbunătățire a siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.</p> <p>(2) În plus față de accidentele grave, organismul de anchetă prevăzut în articolul 21 poate ancheta acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză sau convenționale europene.</p>	<p>SECȚIUNEA 9 Investigarea accidentelor și incidentelor</p> <p>Articolul 116. Obligațiile de investigație</p> <p>(1) În scopul prevenirii producerii accidentelor și îmbunătățirii siguranței în domeniul transportului feroviar, autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi asigură efectuarea investigațiilor accidentelor și incidentelor în transportul feroviar.</p> <p>(2) Rezultatul investigațiilor accidentelor și incidentelor în transportul feroviar poate constitui obiectul unor recomandări pentru îmbunătățirea siguranței, adresate Autorității Feroviare, Administratorului Infrastructurii și întreprinderilor feroviare.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în domeniul transportului aerian, feroviar și naval</p>

<p>Organismul de anchetă decide, după cum consideră adecvat, dacă se întreprinde o anchetă a unui asemenea accident sau incident. În decizia sa ține cont de următoarele:</p> <p>(a) gravitatea accidentului sau incidentului;</p> <p>(b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întreg sistemul;</p> <p>(c) impactul sau asupra siguranței feroviare la nivel comunitar și</p> <p>(d) cereri ale gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, autorității de siguranță sau ale statelor membre.</p> <p>(3) Amplasarea anchetelor și procedura de urmat la desfășurarea acestor anchete este determinată de organul de anchetă, ținând cont de principiile și obiectivele articolelor 20 și 22 și în funcție de lecțiile pe care se așteaptă să le tragă din accident sau incident pentru îmbunătățirea siguranței.</p> <p>(4) Ancheta nu are ca obiect în nici un caz stabilirea vinovăției sau a răspunderii.</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în domeniul transportului aerian, feroviar și naval</p>	<p>Art. 20. Statutul investigației</p> <p>(1) Statele membre definesc, în cadrul sistemului lor juridic, regimul juridic al investigației care permite investigatorilor-șefi să își îndeplinească atribuțiile în mod cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.</p> <p>(2) În conformitate cu legislația în vigoare în statele membre și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, anchetatorilor li se acordă cât se poate de repede:</p> <p>(a) acces la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare;</p> <p>(b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și la îndepărtarea controlată a epavelor, instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei;</p> <p>(c) accesul la și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului;</p> <p>(d) accesul la rezultatele examinării corporurilor victimelor;</p> <p>(e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident;</p> <p>(f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat și a altor martori;</p> <p>(g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de gestionarul de infrastructură, întreprinderile feroviare și autoritatea de siguranță.</p> <p>(3) Ancheta este realizată independent de orice anchetă judiciară.</p>
<p>Art. 21. Organism de anchetă</p> <p>(1) Fiecare stat membru se asigură că anchetele accidentelor și incidentelor prevăzute în articolul 19 sunt desfășurate de un organism permanent, care include cel puțin un anchetator capabil să îndeplinească funcția de anchetator principal în cazul unui accident sau incident. Acest organism este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice gestionar de infrastructură, întreprindere feroviară, organism de tarife, organism de repartizare și organism notificat, precum și de orice parte ale cărui interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate organismului de anchetă. În plus, este independent din punct de vedere funcțional de autoritatea de siguranță și de orice autoritate de reglementare a căilor ferate.</p> <p>(2) Organismul de anchetă își îndeplinește sarcinile în mod independent de organizațiile prevăzute în alineatul (1) și este capabil să obțină suficiente resurse în acest sens. Anchetatorilor săi li se acordă un statut care le asigură garanțiile necesare cu privire la independență.</p> <p>(3) Statele membre prevăd că întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și, dacă este cazul, autoritatea de siguranță, sunt obligate să raporteze imediat către organismul de anchetă accidentele și incidentele</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Articolul 17. Interacțiunea autorității de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi cu alte autorități și entități din domeniul transportului feroviar</p> <p>(1) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi este independentă din punct de vedere:</p> <p>a) al organizării, structurii juridice și decizionale față de Administratorul Infrastructurii, întreprinderile feroviare, Autoritatea Feroviară și față de orice parte ale cărui interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate organismului de investigație.</p> <p>b) funcțional față de Autoritatea Feroviară și orice organ de reglementare a transportului feroviar.</p> <p>(2) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi își îndeplinește sarcinile în mod independent de alte organizații și trebuie să dețină resurse suficiente pentru realizarea sarcinilor sale.</p>
<p>Art. 21. Organism de anchetă</p> <p>(1) Fiecare stat membru se asigură că anchetele accidentelor și incidentelor prevăzute în articolul 19 sunt desfășurate de un organism permanent, care include cel puțin un anchetator capabil să îndeplinească funcția de anchetator principal în cazul unui accident sau incident. Acest organism este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice gestionar de infrastructură, întreprindere feroviară, organism de tarife, organism de repartizare și organism notificat, precum și de orice parte ale cărui interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate organismului de anchetă. În plus, este independent din punct de vedere funcțional de autoritatea de siguranță și de orice autoritate de reglementare a căilor ferate.</p> <p>(2) Organismul de anchetă își îndeplinește sarcinile în mod independent de organizațiile prevăzute în alineatul (1) și este capabil să obțină suficiente resurse în acest sens. Anchetatorilor săi li se acordă un statut care le asigură garanțiile necesare cu privire la independență.</p> <p>(3) Statele membre prevăd că întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și, dacă este cazul, autoritatea de siguranță, sunt obligate să raporteze imediat către organismul de anchetă accidentele și incidentele</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 17. Interacțiunea autorității de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi cu alte autorități și entități din domeniul transportului feroviar</p> <p>(1) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi este independentă din punct de vedere:</p> <p>a) al organizării, structurii juridice și decizionale față de Administratorul Infrastructurii, întreprinderile feroviare, Autoritatea Feroviară și față de orice parte ale cărui interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate organismului de investigație.</p> <p>b) funcțional față de Autoritatea Feroviară și orice organ de reglementare a transportului feroviar.</p> <p>(2) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi își îndeplinește sarcinile în mod independent de alte organizații și trebuie să dețină resurse suficiente pentru realizarea sarcinilor sale.</p>

<p>(3) Intreprinderile feroviare, Administratorul Infrastructurii și, după caz, Autoritatea Feroviară, sunt obligat să informeze imediat autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi despre accidentele și incidentele feroviare, iar autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi răspunde acestora și întreprinde măsurile necesare pentru lansarea investigației.</p> <p>(4) La necesitate, autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi poate solicita asistența organelor de investigație din alte state sau din cadrul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, în scopul obținerii de expertize sau suportului la realizarea inspecțiilor, analizelor și evaluărilor tehnice.</p> <p>(5) Autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi desfășoară un schimb activ de opinii și de experiență cu organele de investigație din alte state în scopul elaborării metodelor comune de investigație, elaborării principiilor comune de urmărire a recesurilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. În acest scop poate solicita suportul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în domeniul transportului aerian, feroviar și naval</p>	<p>Prevederile acestui articol vor fi transpuse prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în</p>
<p>prevăzute în articolul 19. Organismul de anchetă este capabil să răspundă la aceste rapoarte și să ia măsurile necesare pentru a lansa ancheta cel târziu la o săptămână după primirea raportului cu privire la accident sau incident.</p> <p>(4) Organismul de anchetă poate combina sarcinile în temeiul prezentei directive cu munca de anchetare a altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste anchete nu îi periclitează independența.</p> <p>(5) Dacă este necesar, organismul de anchetă poate cere asistența organismelor de anchetă din alte state membre sau din partea agenției pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.</p> <p>(6) Statele membre pot încredința organismului de anchetă sarcina de desfășurare a anchetelor privind accidentele și incidentele feroviare, altele decât cele prevăzute în articolul 19.</p> <p>(7) Organismele de anchetă desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul elaborării unor metode comune de anchetă, realizării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. Agenția sprijină organismele de anchetă în această sarcină.</p>	<p>Art. 22. Procedura de anchetă</p> <p>(1) Un accident sau incident prevăzut în articolul 19 este anchetat de organismul de anchetă al statului membru în care a avut loc. Dacă nu este posibil să se stabilească în care stat membru a avut loc sau dacă a avut loc la sau aproape de o instalație de frontieră între două state membre, organismele relevante convin care dintre acestea va desfășura ancheta sau convin să o desfășoare în cooperare. Cebuliat organism i se permite în primul caz să participe la anchetă și să aibă acces la toate rezultatele acesteia.</p> <p>Organismele de anchetă din alt stat membru sunt invitate să participe la o anchetă oriând o întreprindere feroviară stabilită și licențiată în acel stat membru este implicată în accident sau incident.</p> <p>Prezentul alineat nu împiedică statele membre să convină ca organismele relevante să desfășoare anchete în cooperare, în alte împrejurări.</p> <p>(2) Pentru fiecare accident sau incident, organismul responsabil de anchetă asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea anchetei. Competențele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul organismului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului de anchetat.</p> <p>(3) Ancheta se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să aibă acces la rezultate. Gestionarul de infrastructură și întreprinderile feroviare relevante, autoritatea de siguranță, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate și reprezentanții personalului și utilizatorii sunt informați în mod regulat cu privire la anchetă și mersul acesteia și, în măsura în care este practicabil, li se acordă posibilitatea de a-și prezenta opiniile și perspectivele în anchetă și li se permite să comenteze cu privire la informațiile din proiectele de rapoarte.</p> <p>(4) Organismul de anchetă își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite gestionarului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Art. 23. Rapoarte</p> <p>(1) O anchetă a unui accident sau incident prevăzut în articolul 19 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor anchetei. Rapoartele</p>
	<p>Parțial compatibil</p>		

<p>descriu obiectivele anchetelor prevăzute în articolul 19 alineatul (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.</p> <p>(2) Organismul de anchetă publică raportul final în cel mai scurt timp posibil și în mod normal cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. Raportul urmează, cât se poate de fidel, structura de raportare stabilită în anexa V. Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante prevăzute în articolul 22 alineatul (3) și organismelor și părinților în cauză din alte state membre.</p> <p>(3) În fiecare an, organismul de anchetă publică până la 30 septembrie, cel târziu, un raport anual descriind anchetele desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.</p>	<p>Art. 24. Informații care se transmit agenției</p> <p>(1) În termen de o săptămână de la decizia de deschidere a unei anchete, organismul de anchetă informează agenția cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.</p> <p>(2) Organismul de anchetă trimite agenției o copie a raportului final prevăzut în articolul 23 alineatul (2) și a raportului anual prevăzut în articolul 23 alineatul (3).</p>	<p>Articolul 118. Informarea Autorității Feroviare și a Ministerului</p> <p>(1) În termen de o săptămână după decizia de lansare a unei investigații, autoritatea de stat în domeniul investigații accidentelor și incidentelor în transporturi informează Autoritatea Feroviară și Ministerul despre acest fapt.</p> <p>(2) Informațiile comunicate Autorității Feroviare și Ministerului cuprind:</p> <p>a) data, ora și locul producerii accidentului;</p> <p>b) tipul și consecințele privind decesele, vătămările corporale și pagubele materiale.</p> <p>(3) Autoritatea de stat în domeniul investigații accidentelor și incidentelor în transporturi prezintă Autorității Feroviare și Ministerului o copie a rapoartelor finale și a raportului anual privind investigațiile efectuate.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>domeniul transportului aerian, feroviar și naval</p>
<p>Art. 25. Recomandări de siguranță</p> <p>(1) Recomandarea de siguranță emisă de un organ de anchetă nu crează în nici un caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un accident sau incident.</p> <p>(2) Recomandările sunt adresate autorității de siguranță și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandarilor, altor organisme sau autorități din statul membru sau alte state membre. Statele membre și autoritățile lor de siguranță iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organismele de anchetă sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate.</p> <p>(3) Autoritatea de siguranță și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre cărora li s-au adresat recomandări, raportează cel puțin anual organismului de anchetă cu privire la măsurile luate sau planificate a fi luate drept consecință a recomandării.</p>	<p>Articolul 119. Recomandări privind siguranța</p> <p>(1) Recomandările privind siguranța se adresează Autorității Feroviare și, dacă este necesar din cauza caracterului recomandarilor, altor organizații din domeniul transportului feroviar.</p> <p>(2) Autoritatea Feroviară întreprinde măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță sunt luate în considerare în mod corespunzător și se întreprind măsuri necesare pentru îmbunătățirea nivelului de siguranță.</p> <p>(3) Autoritatea Feroviară și alte organizații cărora li s-au adresat recomandări, raportează anual autorității de stat în domeniul investigații accidentelor și incidentelor în transporturi măsurile adoptate sau planificate ca urmare a recomandării.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>CAPITOLUL VI COMPETENȚE DE PUNERE ÎN APLICARE</p> <p>Art. 26. Adopțarea anexelor</p> <p>Anexele sunt adaptate la progresul tehnic și științific, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).</p>	<p>Art. 27. Procedura comitetului</p> <p>(1) Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 21 din Directiva 96/48/CE.</p> <p>(2) Când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din această decizie.</p> <p>Perioada prevăzută în articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.</p> <p>(3) Când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din această decizie.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>Statele membre notifică Comisiei aceste norme până la data specificată în articolul 33 și notifică fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Art. 33. Punere în aplicare Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 aprilie 2006. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta. Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Art. 34. Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Art. 35. Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>ANEXA I INDICATORI COMUNI DE SIGURANȚĂ Indicatorii comuni de siguranță care se raportează de către autoritățile de siguranță: (2) literele (a) și (b) ar trebui luată în considerare separat, dacă sunt prezentate. Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corecți de autoritatea de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel târziu în următorul raport anual. Pentru indicatorii referitori la accidente prevăzuți în rubrica 1 de mai jos, Regulamentul (CE) nr. 91/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind statisticele din transportul feroviar (1) se aplică în măsura în care informațiile sunt disponibile. 1. Indicatorii referitori la accidente 1. Număr de accidente totale și relativ (pe kilometru-tren) și o defalcare pe următoarele tipuri de accidente: — coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabaritului; — deraieri de trenuri; — accidente la treceri de nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la treceri de nivel; — accidente ale persoanelor produse de material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor; — sinucideri; — incendii ale materialului rulant; — altele. Fiecare accident este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave, de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri. 2. Numărul total și relativ (pe kilometru-tren) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii: — călători (de asemenea în raport cu numărul total de kilometri-călători); — angajați, inclusiv personalul contractanților; — utilizatori ai trecerilor de nivel; — persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Transpunere completă a acestor anexe va fi realizată ulterior instituirii Autorității Feroviare</p>

<p>— altele.</p> <p>2. Indicatori referitori la incidente și incidente evitate la limita ale șinelor și pene de semnalizare.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Numărul total și relativ (pe kilometru-tren) de șine rupte, deformări și situație de pericol. 2. Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de semnale trecute în situație de pericol. 3. Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de rupturi de roți și osii la materialul rulant în serviciu. <p>3. Indicatori referitori la consecințele accidentelor</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Costuri totale și relative (pe kilometru-tren) în euro ale tuturor accidentelor, calculându-se și incluzându-se, dacă este posibil, următoarele costuri: <ul style="list-style-type: none"> — decese și vătămări; — indemnizații pentru pierderea sau deteriorarea bunurilor călătorilor, personalului sau terților – inclusiv pagube produse mediului; — înlocuirea sau repararea materialului rulant și a instalațiilor feroviare deteriorate; — întâzieri, perturbări și redirecționări ale traficului, inclusiv costuri suplimentare pentru personal și pierderea veniturilor viitoare. <p>Din costurile de mai sus sunt deduse indemnizațiile sau compensațiile recuperate sau estimate ca urmare a fi recuperate de la terți cum ar fi proprietarii autovehiculelor implicate în accidente la trecerile de nivel. Indemnizațiile recuperate prin polițele de asigurare deținute de întreprinderile feroviare sau gestionarii de infrastructură nu sunt deduse.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Număr total și relativ (pe număr de ore lucrare) al orelor de lucru ale personalului și contractanților pierdute în urma accidentelor. 4. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și aplicarea acesteia <ol style="list-style-type: none"> 1. Procentaj de linii dotate cu un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP) în funcțiune, procentaj de kilometri-tren utilizând sisteme ATP operaționale. 2. Număr de treceri de nivel (total și pe kilometru de linie). Procentaj de treceri de nivel cu protecție automată sau manuală. 5. Indicatori referitori la gestionarea siguranței Auditorile interne realizate de gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare, prevăzute în documentația sistemului de management al siguranței. Număr total de auditorii realizate și numărul ca procentaj din auditoriile necesare (și/sau planificate). 6. Definiții Autoritățile de raportare pot utiliza definițiile indicatorilor aplicate la nivel național, precum și metodele de calculare a costurilor, la prezentarea datelor în conformitate cu prezenta anexă. Toate definițiile și metodele de calcul în uz sunt explicate într-o anexă la raportul anual descris în articolul 18. 	<p>articol, Autoritatea Feroviară completează sau corectează indicatorii care se referă la un anuit an cât mai curând posibil și cel târziu în următorul raport anual.</p>					<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>ANEXA II NOTIFICAREA NORMELOR INTERNE DE SIGURANȚĂ Normele interne de siguranță care urmează a fi notificate Comisiei în conformitate cu procedura descrisă în articolul 8 includ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. norme privind obiectivele de siguranță și metodele de siguranță interne existente; 2. norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare; 3. norme privind cerințele pentru autorizarea introducerii în circulație și a întreținerii unui material rulant nou și modificarea substanțială care încă nu este acoperită de STI. Notificarea include norme pentru schimbul de material rulant între întreprinderile feroviare, sistemele de înregistrare și cerințe privind procedurile de încercare; 4. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de STI, inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și gestionarea a traficului;
--	--	--	--	--	--	----------------------------------	--

<p>5. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare;</p> <p>6. norme referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice de siguranță, inclusiv criterii de selecție, stare bună din punct de vedere medical și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI,</p> <p>7. norme privind anchetarea accidentelor și incidentelor.</p>				<p>5. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare;</p> <p>6. norme referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice de siguranță, inclusiv criterii de selecție, stare bună din punct de vedere medical și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI,</p> <p>7. norme privind anchetarea accidentelor și incidentelor.</p>
<p>ANEXA III SISTEME DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI</p> <p>1. Cerințe ale sistemului de management al siguranței</p> <p>Sistemul de management al siguranței trebuie documentat în toate părțile relevante și descris în special distribuția responsabilităților în organizația gestionarului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare. Acesta indică modul în care este asigurată gestiunea la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții lor la toate nivelurile și modul în care este asigurată îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței.</p> <p>2. Elemente de bază ale sistemului de management al siguranței</p> <p>Elementele de bază ale sistemului de management al siguranței sunt următoarele:</p> <p>(a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal;</p> <p>(b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru întreținerea și ameliorarea siguranței, precum și planuri și proceduri pentru atingerea acestor obiective;</p> <p>(c) proceduri pentru atingerea standardelor tehnice și operaționale existente, noi și modificate, ori a altor condiții prescriptive stabilite în STI sau</p> <p>— in norme interne de siguranță prevăzute în articolul 8 și anexa II sau</p> <p>— in alte norme relevante sau</p> <p>— in decizii ale autorităților</p> <p>și proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe întregul ciclu de viață al echipamentelor și operațiilor;</p> <p>(d) proceduri și metode pentru realizarea evaluării riscului și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor atunci când o schimbare a condițiilor de exploatare sau un material nou impune riscuri noi asupra infrastructurii și operațiilor.</p> <p>(e) asigurarea unor programe pentru formarea de personal și sisteme pentru menținerea competenței personalului și deci realizarea sarcinilor în bune condiții;</p> <p>(f) măsuri pentru asigurarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, dacă este cazul, între organizații care funcționează pe aceeași infrastructură;</p> <p>(g) proceduri și formate pentru modalitatea de documentare a informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale;</p> <p>(h) proceduri pentru asigurarea raportării, anchetării și analizării accidentelor, incidentelor, incidentelor evitate la limită și a altor evenimente periculoase, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare;</p> <p>(i) asigurarea unor planuri de acțiune, alerte și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare;</p> <p>(j) dispoziții pentru audierea internă repetată a sistemului de management al siguranței.</p>	<p>Compatibili</p>		<p>SECTIUNEA 3 Sisteme de management a siguranței</p> <p>Articolul 103. Cerințe privind sistemele de management a siguranței</p> <p>(5) Toate părțile relevante ale SMS trebuie să fie documentate și, în special, trebuie furnizată o descriere a distribuției responsabilităților în cadrul organizației administratorului infrastructurii sau a întreprinderilor feroviare, precum și modul în care controlul este asigurat de conducere la diferite niveluri, cum angajații și reprezentanții acestora sunt implicați la toate nivelurile și cum se asigură îmbunătățirea continuă a SMS-ului.</p> <p>(6) Elementele de bază ale Sistemului de management al siguranței sunt următoarele:</p> <p>1) Politică de siguranță aprobată de directorul Administratorilor infrastructurii sau de către întreprinderile feroviare, care este comunicată întregului personal;</p> <p>2) Obiective calitative și cantitative ale administratorilor infrastructurii sau ale întreprinderilor feroviare privind menținerea și îmbunătățirea siguranței, precum și planurile și procedurile pentru atingerea acestor obiective;</p> <p>3) Procedurile care asigură respectarea standardelor și a altor cerințe prescrise pe întreaga durată de viață a echipamentului și în timpul funcționării și a procedurilor în scopul respectării standardelor tehnice și operaționale noi sau modificate sau a altor cerințe prescrise stabilite în orice caz dintre următoarele:</p> <p>a) STI-urile,</p> <p>b) Normele naționale de siguranță,</p> <p>c) Alte norme relevante,</p> <p>d) Deciziile autorităților competente;</p> <p>4) Procedurile și metodele de efectuare a evaluării riscurilor și punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor ori de câte ori o schimbare a condițiilor de funcționare sau introducerea unui nou produs conduce la noi riscuri pentru infrastructură sau operațiuni;</p> <p>5) Organizarea de programe de instruire pentru angajați care să asigure calificarea și competența angajaților în îndeplinirea sarcinilor.</p> <p>6) Soluții practice pentru circulețea informațiilor în cadrul organizației și între organizațiile active pe aceeași infrastructură,</p> <p>7) Proceduri și formate pentru publicarea informațiilor privind siguranța, precum și stabilirea unei proceduri pentru controlul configurării informațiilor critice de siguranță.</p> <p>8) Proceduri de asigurare a raportării, investigării și analizei evenimentelor, incidentelor, accidentelor de urgență și a altor evenimente periculoase, precum și luarea măsurilor preventive necesare;</p> <p>9) Elaborarea acțiunilor, a planurilor de alertă și a planurilor de furnizare a informațiilor în caz de urgență, convenite anterior cu autoritățile corespunzătoare de stat;</p>	<p>SECTIUNEA 3 Sisteme de management a siguranței</p> <p>Articolul 103. Cerințe privind sistemele de management a siguranței</p> <p>(5) Toate părțile relevante ale SMS trebuie să fie documentate și, în special, trebuie furnizată o descriere a distribuției responsabilităților în cadrul organizației administratorului infrastructurii sau a întreprinderilor feroviare, precum și modul în care controlul este asigurat de conducere la diferite niveluri, cum angajații și reprezentanții acestora sunt implicați la toate nivelurile și cum se asigură îmbunătățirea continuă a SMS-ului.</p> <p>(6) Elementele de bază ale Sistemului de management al siguranței sunt următoarele:</p> <p>1) Politică de siguranță aprobată de directorul Administratorilor infrastructurii sau de către întreprinderile feroviare, care este comunicată întregului personal;</p> <p>2) Obiectivele calitative și cantitative ale administratorilor infrastructurii sau ale întreprinderilor feroviare privind menținerea și îmbunătățirea siguranței, precum și planurile și procedurile pentru atingerea acestor obiective;</p> <p>3) Procedurile care asigură respectarea standardelor și a altor cerințe prescrise pe întreaga durată de viață a echipamentului și în timpul funcționării și a procedurilor în scopul respectării standardelor tehnice și operaționale noi sau modificate sau a altor cerințe prescrise stabilite în orice caz dintre următoarele:</p> <p>a) STI-urile,</p> <p>b) Normele naționale de siguranță,</p> <p>c) Alte norme relevante,</p> <p>d) Deciziile autorităților competente;</p> <p>4) Procedurile și metodele de efectuare a evaluării riscurilor și punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor ori de câte ori o schimbare a condițiilor de funcționare sau introducerea unui nou produs conduce la noi riscuri pentru infrastructură sau operațiuni;</p> <p>5) Organizarea de programe de instruire pentru angajați care să asigure calificarea și competența angajaților în îndeplinirea sarcinilor.</p> <p>6) Soluții practice pentru circulețea informațiilor în cadrul organizației și între organizațiile active pe aceeași infrastructură,</p> <p>7) Proceduri și formate pentru publicarea informațiilor privind siguranța, precum și stabilirea unei proceduri pentru controlul configurării informațiilor critice de siguranță.</p> <p>8) Proceduri de asigurare a raportării, investigării și analizei evenimentelor, incidentelor, accidentelor de urgență și a altor evenimente periculoase, precum și luarea măsurilor preventive necesare;</p> <p>9) Elaborarea acțiunilor, a planurilor de alertă și a planurilor de furnizare a informațiilor în caz de urgență, convenite anterior cu autoritățile corespunzătoare de stat;</p>

	<p>10) Prevederi pentru controlul periodic intern al SMS.</p> <p>(7) Administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare adoptă acte interne în propriul SMS pentru a reglementa procedurile menționate la alineatul (6) din prezentul articol.</p> <p>(8) Actele administratorilor infrastructurii menționate la alineatul (7) din prezentul articol, care se referă la procedurile care trebuie să fie puse în aplicare de întreprinderile feroviare, sunt puse la dispoziția tuturor întreprinderilor feroviare interesate care operează pe infrastructura specificată.</p> <p>Articolul 100. Certificatul de siguranță</p> <p>(3) Cererea de certificat de siguranță trebuie să fie însoțită de:</p> <p>a) documentație privind diferitele categorii de personal angajat sau contractat pentru exploatare;</p> <p>b) documentație din partea întreprinderii feroviare privind diferitele categorii de material rulant utilizat pentru exploatare;</p> <p>c) un dosar cuprinzând documente care dovedesc că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu articolul 103 și că îndeplinește cerințele stabilite în STI, MS și OS și în alte regulamente privind siguranța transportului feroviar pentru a controla riscurile și pentru a presta serviciul de transport în condiții de siguranță.</p>
	<p>ANEXA IV DECLARAȚII PENTRU PARTEA CERTIFICATULUI DE SIGURANȚĂ SPECIFICĂ REȚELEI</p> <p>Documentele următoare trebuie prezentate pentru a permite autorității de siguranță să furnizeze partea certificatului de siguranță care este specifică rețelei:</p> <ul style="list-style-type: none"> — documentație din partea întreprinderii feroviare privind STI sau părți de STI și, dacă sunt relevante, norme interne de siguranță și alte norme aplicabile operațiunilor sale, personalului și materialului rulant al acesteia și privind modul în care sistemul de management al siguranței asigură conformitatea; — documentație din partea întreprinderii feroviare privind diferitele categorii de personal angajat sau contractat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor STI sau a normelor interne și a certificării corecte ale acestora; — documentație din partea întreprinderii feroviare privind diferitele categorii de material rulant utilizat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor STI sau a normelor interne, precum și privind certificarea corectă a acestora. <p>Pentru a evita dublarea muncii și pentru a reduce volumul informațiilor, ar trebui prezentate numai informații sumare cu privire la elementele care respectă STI și celelalte cerințe din directivele 96/48/CE și 2001/16/CE.</p>
Compatibil	<p>ANEXA V CONTINUTUL PRINCIPAL AL RAPORTULUI DE ANCHETĂ ASUPRA ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR</p> <p>1. Rezumat</p> <p>Rezumatul cuprinde o scurtă descriere a evenimentului, când și unde a avut loc, precum și consecințele sale. Acesta prezintă cauzele directe, precum și factorii care au contribuit la eveniment și cauzele subiacente stabilite de anchetă. Sunt indicate principalele recomandări, precum și informații privind destinatarii acestora.</p> <p>2. Fapte imediate ale evenimentului</p> <p>1. Evenimentul:</p> <ul style="list-style-type: none"> — data, ora exactă și locul evenimentului; — descrierea evenimentelor și a locului accidentului, inclusiv eforturile serviciilor de salvare și de urgență; — decizia de a lansa o anchetă, compoziția echipei de anchetatori și desfășurarea anchetei. <p>2. Circumstanțele evenimentului:</p> <ul style="list-style-type: none"> — personalul și contractanții implicați și alte părți și martori; — trenurile și compoziția lor, inclusiv numerele de înregistrare ale articolelor de material rulant implicate; — descrierea infrastructurii și a sistemului de semnalizare – tipuri de șine, marazari, anclanșare, semnale, protecția trenului, mijloace de comunicare; — lucrări desfășurate la sau în vecinătatea locului evenimentului; — declarația planului de urgență feroviar și lanțul său de evenimente; — declarația planului de urgență al serviciilor publice de salvare, al poliției și al serviciilor medicale și lanțul său de evenimente.
Prevederile acestui articol vor fi transpuse prin legea cu privire la investigația accidentelor și incidentelor în domeniul transportului aerian, feroviar și naval	
Incompatibil	

<p>3. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale: — călători și terțe persoane, personal, inclusiv contractanți; — încălțură, bagaje și alte bunuri; — material rulant, infrastructură și mediu.</p> <p>4. Circumstanțe externe: — condiții meteorologice și referințe geografice.</p> <p>3. Înregistrarea anchetelor și investigațiilor Rezumatul măturiiilor (sub rezerva protecției identității persoanelor):</p> <p>1. personal feroviar, inclusiv contractanți; — alți martori.</p> <p>2. Sistemul de management al siguranței: — organizația cadru și modul în care sunt date și aduse la îndeplinire ordinele, — cerințele de personal și modul de aplicare a acestora, — ruine pentru controale și audituri interne, precum și rezultatele acestora, — interfața dintre diferitele actori implicați în infrastructură.</p> <p>3. Norme și reglementări: — norme și reglementări comunitare și interne relevante; — alte norme, precum normele de exploatare, instrucțiunile locale, cerințele de personal, prescripțiile de întreținere și standardele aplicabile.</p> <p>4. Funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice: — sistem de semnalizare și de control-comandă, inclusiv înregistrări din aparatele de înregistrare automată a datelor; — infrastructură; — echipamente de comunicații; — material rulant, inclusiv înregistrări din aparate automate de înregistrare a datelor.</p> <p>5. Documentație privind sistemul de operare: — măsuri luate de personal pentru controlarea traficului și semnalizare; — schimburi de mesaje verbale în legătură cu evenimentul, inclusiv documentație din înregistrări; — măsuri luate pentru protecția și salvagardarea locului evenimentului.</p> <p>6. Interfața om-mașină-organizație: — timp de lucru aplicat personalului implicat; — circumstanțe medicale și personale cu influență asupra evenimentului, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic; — proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om-mașină.</p> <p>7. Evenimente anterioare cu caracter similar.</p> <p>4. Analiză și concluzii — Descriere finală a lanțului de evenimente: 1. — stabilirea de concluzii privind evenimentul, pe baza faptelor stabilite la punctul 3. 2. — Discuție: — analiza faptelor stabilite la punctul 3 cu scopul de a trage concluzii cu privire la cauzele evenimentului și performanțele serviciilor de salvare.</p> <p>3. Concluzii:</p>	
--	--

<p>— cauze directe și imediate ale evenimentului, inclusiv factori care au contribuit la evenimentul legăți de acțiunile întreprinse de persoane implicate sau starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice;</p> <p>— cauze subiacente referitoare la competențe, proceduri și întreținere;</p> <p>— cauze primare legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței.</p> <p>4. Observații suplimentare: deficiențe și lacune constatate în cursul anchetei, dar fără relevanță pentru concluziile asupra cauzelor.</p> <p>5. Măsuri care au fost luate înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a evenimentului.</p> <p>6. Recomandări</p>																																																																																																																																																																																						
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

1	Directiva DIRECTIVA 2007/59/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI, din 23 octombrie 2007, privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, Publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 315/51 din 03.12.2007.	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferențe	Observațiile Autorității/persoana responsabilă
2	Codul transportului feroviar	Parțial compatibil	-	-	Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar, Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev
3	Actul Uniunii Europene	-	Compatibil	-	-
	CAPITOLUL I OBIECTIVUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII <i>Articolul 1</i> Obiectivul Prezenta directivă prevede condițiile de certificare a mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din interiorul Comunității. Prezența directivă specifică sarcinile pentru care sunt responsabile autoritățile competente din statele membre, mecanicii de locomotivă, precum și alte păți implicate în sector, în special întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și centrele de formare.	-	Compatibil	-	-
	Articolul 2 Domeniul de aplicare (1) Directiva se aplică mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din interiorul Comunității, întreprinderilor feroviare cărora li se impune deținerea unei certificate de siguranță sau gestionarilor de infrastructură cărora li se impune deținerea unei autorizații de siguranță. (2) Stațiile membre nu interzic trenurilor de marfă traversarea frontierei sau efectuarea transportului intern pe teritoriul lor în baza dispozitiilor naționale privind alte tipuri de personal al trenurilor de marfă. (3) Fără a aduce atingere articolului 7, statele membre pot să îi scutească de măsurile adoptate prin punerea în aplicare a prezentei directive pe mecanicii de locomotivă care își desfășoară activitatea în exclusivitate pe: (a) metroui, tramvaiele și alte sisteme feroviare ușoare; (b) rețelele care sunt separate funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatării serviciilor de transport de persoane și de marfă locale, urbane sau suburbane; (c) o infrastructură feroviară privată care este utilizată numai de proprietarii infrastructurii pentru propriile lor operațiuni de transport de mărfuri; (d) secțiuni de linie închise temporar traficului normal în scopul întreținerii, al înnoirii sau al modernizării sistemului feroviar.	-	Compatibil	-	-
	Articolul 3 Definiții În sensul prezentei directive: (a) „autorități competente” înseamnă autoritățile de siguranță menționate la articolul 16 din Directiva 2004/49/CE; (b) „mecanic de locomotivă” înseamnă o persoană capabilă și autorizată să conducă trenuri, inclusiv locomotive, locomotive de manevră, trenuri pentru lucrări, vehicule feroviare de întreținere sau trenuri pentru transportul feroviar de pasageri sau de mărfuri în mod autonom, responsabil și în siguranță; (c) „alți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță” înseamnă personalul aflat la bordul trenului care nu îndeplinește funcția de mecanic de locomotivă, dar care contribuie la garantarea siguranței trenurilor, a pasagerilor și a mărfurilor transportate; (d) „sistem feroviar” înseamnă sistemul compus din infrastructurile feroviare, inclusiv liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar plus materialul rulant de toate categoriile și originile care călătorește pe infrastructura respectivă, astfel cum este definit în Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE; (e) „gestionar de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de constituirea și întreținerea rețelei feroviare sau a unei părți a acesteia, astfel cum este definită la articolul 3 din Directiva 91/440/CEE, care poate, de asemenea, include gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii. Funcțiile gestionarului de infrastructură pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate mai multor organisme sau întreprinderi; (f) „întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere feroviară astfel cum este definită în Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind	-	Compatibil	-	-
	Articolul 111. Obiectul de certificare (1) Condițiile și procedurile de certificare a mecanicilor de locomotivă, care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar, se aprobă de Guvern în conformitate cu prevederile prezentului Cod. (2) Condițiile și procedurile aprobate de Guvern specifică sarcinile Autorității Feroviare, a mecanicilor de locomotivă și altor păți interesate din sector, în special întreprinderile feroviare, Administratorul Infrastructurii și centrele de formare în procesul de certificare a mecanicilor de locomotivă. (3) Condițiile și procedurile aprobate de Guvern prevăd cerințe specifice ce trebuie să le întrunească permisele și legitimațiile mecanicilor de locomotivă.	-	Compatibil	-	-
	Articolul 112. Domeniul de aplicare Procedura de certificare se aplică mecanicilor de locomotivă, care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din Republica Moldova pentru o întreprindere feroviară care solicită un certificat de siguranță sau un administrator al infrastructurii care necesită o autorizație de siguranță.	-	Compatibil	-	-
	Articolul 2. Definiții În sensul prezentului Cod, se stabilesc următoarele definiții: <i>Administratorul infrastructurii</i> - întreprindere care gestionează infrastructura feroviară prin realizarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv gestionarea traficului, control-comandă, semnalizare și asigură dezvoltarea acesteia, în conformitate cu politicile de dezvoltare și finanțare a infrastructurii aprobate de Guvern; <i>autorizație de siguranță</i> - actul prin care se confirmă implementarea unui sistem de management al siguranței și îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru întreținerea și exploatarea în siguranță a infrastructurii feroviare de către Administratorul Infrastructurii; <i>bilet de călătorie</i> - document, confecționat în mod tipografic sau electronic, ce confirmă plata și dreptul la călătorie al persoanei, încheierea contractului de transport între întreprinderea de transport feroviar și persoane, precum și faptul asigurării obligatorii a persoanei; <i>cale ferată</i> - sistem de transport pe șine, destinat transportului de călători și mărfuri, constituit din terasamente, șine, traverse, prima de balast, material marunt de cale, tuneluri, poduri și alte elemente constructive aflate în linia căii. <i>capacitate de infrastructură</i> - posibilitatea de programare a traseilor cerute pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă.	-	Parțial compatibil	Transparența integrată va fi realizată prin HG Regulile pentru certificarea mecanicilor de locomotivă în termen de doi ani după adoptarea Codului	Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar, Consultant principal – Vasile Codreanu, Șef Serviciu – Roman Gapeev

<p>alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifară utilizării infrastructurii feroviare (14) și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este transportul feroviar de mărfuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere. Termenul include, de asemenea, întreprinderile care furnizează numai tracțiune;</p> <p>(E) „specificatii tehnice de interoperabilitate (STI)” înseamnă specificatiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare trans-europene de mare viteză și convenționale, astfel cum sunt definite în Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE;</p> <p>(H) „agenție” înseamnă Agenția Europeană a Căilor Ferate înființată prin Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (15);</p> <p>(I) „certificat de siguranță” înseamnă certificatul eliberat unei întreprinderi feroviare de către o autoritate competentă în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2004/49/CE;</p> <p>(J) „certificat” înseamnă certificatul complementar armonizat care indică infrastructura pe care titularul certificatului este autorizat să conducă și materialul rulant pe care titularul certificatului este autorizat să îl conducă;</p> <p>(K) „autorizație de siguranță” înseamnă autorizația eliberată unui gestionar de infrastructură de către o autoritate competentă în conformitate cu articolul 11 din Directiva 2004/49/CE;</p> <p>(L) „centru de formare” înseamnă o entitate acreditată sau recunoscută de autoritatea competentă pentru efectuarea de cursuri de formare.</p>	<p><i>cerințele esențiale</i> - toate condițiile, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;</p> <p><i>certificat de siguranță</i> - actul prin care se confirmă implementarea unui sistem de management al siguranței și îndeplinirea cerințelor stabilite în specificațiile tehnice de interoperabilitate, normelor de siguranță și altor reglementări relevante în scopul controlului riscurilor și efectuării operațiunilor de transport feroviar în siguranță de către întreprinderile de transport feroviar;</p> <p><i>contract de alocare a capacității</i> - un contract, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii cu privire la capacitățile de infrastructură care trebuie alocate și la tarifară care se aplică pe o durată, care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;</p> <p><i>document de referință al rețelei</i> - documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenii, proceduri și criterii pentru sistemele de tarifară și de alocare a capacităților, informații și cerințe tehnice pentru a putea solicita capacități de infrastructură;</p> <p><i>elemente constitutive de interoperabilitate</i> - componente elementare, grup de componente, subsansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau destinat a fi încorporat într-un subsistem, inclusiv programe de calculator, de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar;</p> <p><i>funcții esențiale de gestionare a infrastructurii</i> - luarea deciziilor privind alocarea traseelor (capacităților de infrastructură), inclusiv definirea și evaluarea disponibilității, alocarea traseelor individuale, luarea deciziilor privind tarifară infrastructurii, determinarea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarifară și alocare a capacităților;</p> <p><i>grafic de circulație</i> - datele care definesc toate depășirile programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă pe perioada de valabilitate a acestui grafic;</p> <p><i>infrastructură feroviară</i> - ansamblul elementelor tehnologice, care include linii de cale ferată și alte structuri, stații de cale ferată, dispozitive de alimentare cu energie electrică, rețele de comunicații, sisteme de alarmă, centralizare și interblocare, sisteme de informații, comunicare și de control al traficului, clădiri (cu excepția clădirilor administrative) și echipamente prevăzute în prezentul Cod;</p> <p><i>infrastructură salvată</i> - secțiune sau un element al infrastructurii pentru care cerințele de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate în anumite perioade, chiar și după coordonarea diferitelor cereri de rezervare a acestor capacități;</p> <p><i>infrastructură de servicii</i> - instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentele, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii de către Administratorul Infrastructurii sau de operatorul infrastructurii de servicii;</p> <p><i>întreprindere feroviară</i> - orice întreprindere înregistrată în conformitate cu prezentul Cod, a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea, inclusiv întreprinderi care asigură doar tracțiunea;</p> <p><i>legitimaj</i> - actul care indică infrastructura și materialul rulant pe care mecanicul de locomotivă este în drept să conducă;</p> <p><i>obligajele de serviciu public</i> - cerință stabilită de către organul central de specialitate al administrației publice centrale, responsabil de domeniul transportului feroviar pentru a asigura populația cu servicii publice de transport feroviar de călători de interes general la un preț accesibil, care în lipsa subvenționării, sunt nerentabile și nu prezintă interes comercial;</p> <p><i>obiective de siguranță (OS)</i> - nivelurile minime de siguranță care trebuie să fie atinse de sistemul feroviar în ansamblu sau de diferite părți ale sistemului;</p>	
--	--	--

<p>CAPITOLUL II CERTIFICAREA MECANICILOR DE LOCOMOTIVĂ Articolul 4</p> <p>Modelul comunilor de certificare</p> <p>(1) Toți mecanicii de locomotivă trebuie să aibă capacitatea fizică și calificările necesare pentru conducerea trenurilor și trebuie să dețină următoarele documente:</p> <p>(a) un permis care să demonstreze că mecanicul satisface condițiile minime privind cerințele medicale, are studii de bază și aptitudini profesionale generale. Permisul îl identifică pe mecanic și autoritatea emitență și menționează durata de valabilitate. Permisul respectă cerințele din anexa 1, până la adoptarea modelului de certificare comuniar, astfel cum se prevede la alineatul (4).</p>	<p><i>organisme notificate</i> - organismele responsabile pentru evaluarea conformității sau a calității potrivit pentru utilizarea elementelor constitutive de interoperabilitate sau pentru evaluarea procedurii de verificare a subsistemelor.</p> <p><i>profil rezonabil</i> - rată a rentabilității capitalului, propriu care ține seama de risc, inclusiv la adresa veniturii sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii și se stabilește de Guvern.</p> <p><i>sistem feroviar</i> - rețeaua formată din mai multe tipuri de linii de cale ferată inclusiv sisteme de management al traficului, de localizare, navigație și telecomunicații, și vehiculele feroviare.</p> <p><i>sistem de management al siguranței (SMS)</i> - organizarea și aranjamentele stabilite de un administrator de infrastructură sau de o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea în siguranță a operațiunilor sale.</p> <p><i>specificatii tehnice de interoperabilitate (STI)</i> - specificațiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare convenționale, astfel cum sunt definite în prezentul Cod.</p> <p><i>solicitanți</i> - întreprindere feroviară, grup de întreprinderi feroviare sau alte persoane fizice și juridice, de exemplu Autoritatea Feroviară și expediții, expediții și întreprinderile de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități de transport feroviar.</p> <p><i>trasă</i> - capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate.</p> <p><i>vehicul feroviar</i> - material rulant (locomotivă, vagon, automotor), echipament de reparare a liniei de cale ferată, mașină mobilă adecvată circulației pe linii de cale ferată, cu sau fără tracțiune, compus din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau părți ale acestor subsisteme.</p> <p><i>zona de exploatare</i> - zona cu terenuri necesare realizării transportului feroviar, ocupate de terasament, lucrări ingineresti (poduri, tunele, pasaje), canteane și alte clădiri, instalații de comunicații feroviare, instalații de alimentare cu energie electrică, stații de cale ferată și instalații de linie. Zona de exploatare cuprinde de asemenea zona de siguranță și zona de protecție a infrastructurii feroviare stabilite de Minister.</p> <p><i>zonă de siguranță</i> - cuprinde fâșiile de teren situate de o parte și de alta a axei căii ferate, necesare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare și de siguranță a circulației, ale instalațiilor de conducere operativă a circulației trenurilor, precum și a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului.</p> <p><i>zonă de protecție</i> - terenuri necesare pentru asigurarea integrității, rezistenței și stabilității construcțiilor, instalațiilor și altor obiecte de transport feroviar, precum și terenuri cu soluri alunecoase, limitrofe terenurilor transportului feroviar, terenurile ocupate de plantații forestiere de protecție.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Ministerul Economiei și Infrastructurii, Serviciul transport feroviar, Consultant principal - Vasile Codreanu, Șef Serviciu - Roman Gapeev</p>
--	--	-------------------	---

<p>(b) unu sau mai multe certificate care indică infrastructura pe care titlularul certificatului este autorizat să conducă și materialul rulant pe care deținătorul certificatului este autorizat să îl conducă. Fiecare certificat este în conformitate cu cerințele din anexa I.</p> <p>(2) Cu toate acestea, cerința de a deține un certificat pentru o anumită parte a infrastructurii nu se aplică în cazurile excepționale enumerate în continuare, cu condiția ca alt mecanic de locomotivă care deține un certificat valabil pentru infrastructura în cauză, să stea lângă mecanicul respectiv în timpul condusului:</p> <p>(a) când o perturbare a serviciului feroviar impune devierea trenurilor sau întreținerea șinelor, conform specificațiilor gestionarului infrastructurii;</p> <p>(b) pentru servicii unice excepționale pentru care se utilizează trenuri vechi;</p> <p>(c) pentru servicii unice excepționale, cu condiția ca gestionarul infrastructurii să fie de acord;</p> <p>(d) pentru livrarea sau testarea unui tren nou sau a unei locomotive noi;</p> <p>(e) pentru formarea și examinarea mecanicilor de locomotivă.</p> <p>Decizia de a recurge la această posibilitate aparține întreprinderii feroviare și nu poate fi luată de gestionarul infrastructurii în cauză sau de autoritatea competentă.</p> <p>Atunci când se face apel la un mecanic de locomotivă suplimentar după cum se prevede în cele de mai sus, gestionarul infrastructurii este informat în prealabil.</p> <p>(3) Certificatul acordă autorizația de a conduce în cadrul unei sau al mai multora dintre următoarele categorii:</p> <p>(a) categoria A: locomotive de manevră, trenuri pentru lucrări, vehicule pentru întreținerea liniilor și orice alte locomotive atunci când sunt folosite pentru manevre;</p> <p>(b) categoria B: transportul de pasageri și/sau mărfuri.</p> <p>Un certificat poate să conțină o autorizație pentru toate categoriile, care acoperă toate codurile menționate la alineatul (4).</p> <p>(4) Până la 4 decembrie 2008 Comisia adoptă, în baza unui proiect pregătit de către agenție, un model comun de permis, de certificat și de copie certificată a certificatului și determină, de asemenea, caracteristicile fizice ale acestora, înădând cont de măsurile de combatere a falsurilor. Aceste măsuri, destinate să modifice elemente necesare ale prezentei directive completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3).</p> <p>Până la 4 decembrie 2008, Comisia adoptă măsurile destinate să modifice elemente necesare ale prezentei directive, completând-o, și care privesc codurile comunitare pentru diferitele tipuri din categoriile A și B astfel cum sunt menționate la alineatul (3) din prezentul articol, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3) și în baza recomandării agenției.</p>	<p>b) o legitimație care indică infrastructura pe care titlularul este în drept să conducă vehicule feroviare și tipul de vehicule pe care titlularul are dreptul de conducere.</p> <p>(2) Cerința de a deține o legitimație pentru o anumită parte a infrastructurii nu se aplică în cazurile excepționale enumerate în continuare, cu condiția ca un alt mecanic de locomotivă, care posedă o legitimație valabilă pentru infrastructura în cauză, să asiste mecanicul respectiv în timpul condusului:</p> <p>a) în cazul în care o perturbare a traficului feroviar necesită devierea trenurilor sau în cazuri justificate de către Administratorul Infrastructurii;</p> <p>b) pentru servicii excepționale, unice, care utilizează trenuri vechi;</p> <p>c) pentru conducerea vehiculelor pentru întreținerea infrastructurii în cazuri justificate de către Administratorul Infrastructurii;</p> <p>d) pentru livrarea sau testarea unui tren nou sau a unei locomotive noi;</p> <p>e) în scopul instruirii și examinării mecanicilor de locomotivă.</p> <p>(3) Excepția prevăzută la alineatul (2) este o decizie a întreprinderii feroviare și nu poate fi impusă de Administratorul Infrastructurii sau de Autoritatea Feroviară.</p> <p>(4) Administratorul Infrastructurii trebuie informat în prealabil ori de câte ori se aplică excepția prevăzută la alineatul (2).</p> <p>(5) Legitimația acordă dreptul de a conduce în una sau mai multe dintre următoarele categorii:</p> <p>(a) categoria A: locomotive de manevră, trenuri pentru lucrări, vehicule folizate pentru operațiuni de manevrare;</p> <p>b) categoria B: transportul de pasageri și/sau de mărfuri.</p> <p>(6) Modelul de permis și modelul de legitimație al mecanicilor de locomotivă se stabilesc de Guvern.</p>		
<p>Articolul 5</p> <p>Măsurile împotriva falsificării</p> <p>Autoritățile competente și organismele emitente iau toate măsurile necesare pentru a evita riscul de falsificare a permiselor și a certificatelor și de modificare ilicită a registrelor prevăzute la articolul 22.</p>	<p>Articolul 114. Monitorizarea permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă</p> <p>Autoritatea Feroviară, întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii întreprind măsurile necesare și cooperează între ei prin schimb de informații pentru monitorizarea permiselor, și legitimațiilor emise, suspendate sau retrase prevăzute de prezentul Cod.</p> <p>Articolul 115. Organul emitent și limba de emiter a permiselor și legitimațiilor</p> <p>(1) Permisul este emis de Autoritatea Feroviară și deținut de titularul acestuia.</p> <p>(2) Permisele și legitimațiile se emit în limba de stat.</p> <p>(3) Întreprinderea feroviară sau Administratorul Infrastructurii care angajează sau contractează serviciile mecanicilor de locomotivă emite o legitimație. Legitimația se adă în proprietatea întreprinderii sau a Administratorului de Infrastructură. Mecanicii de locomotivă au dreptul să primească o confirmare privind deținerea legitimației corespunzătoare.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Articolul 6</p> <p>Proprietatea, limba și organismele emitente</p> <p>(1) Un permis este în proprietatea titularului său și se eliberează de către autoritatea competentă astfel cum este aceasta definită la articolul 3 litera (a). Atunci când o autoritate competentă sau agenții eliberează un permis într-o limbă națională care nu este o limbă oficială a Comunității, autoritatea competentă întocmește o variantă bilingvă a permisului, care să cuprindă una dintre limbile oficiale ale Comunității.</p> <p>(2) Întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură care îl angajează sau îl contractează pe mecanicul de locomotivă eliberează un certificat. Certificatul se adă în proprietatea întreprinderii sau a gestionarului de infrastructură. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE, mecanicii de locomotivă au dreptul să primească o copie certificată. Atunci când o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură eliberează un certificat într-o limbă națională care nu este o limbă oficială a Comunității, autoritatea competentă întocmește o variantă bilingvă a certificatului, care să cuprindă una dintre limbile oficiale ale Comunității.</p>	<p>Articolul 116. Valabilitatea geografică</p> <p>(1) Permisul este valabil pe teritoriul Republicii Moldova și pe teritoriul altor state, care recunosc valabilitatea permiselor emise de autoritățile Republicii Moldova.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Articolul 7</p> <p>Valabilitatea geografică</p> <p>(1) Permisul este valabil pe întreg teritoriul Comunității.</p> <p>(2) Certificatul este valabil numai pe infrastructurile și materialul rulant specificate pe acesta.</p>			

<p><i>Articolul 8</i> Recunoașterea documentelor de certificare a mecanicilor de locomotivă din țări terțe Documentele de certificare a mecanicilor de locomotivă din țări terțe care conduc exclusiv pe secțiuni de frontieră ale sistemului feroviar al unui stat membru pot fi recunoscute de statul membru respectiv în conformitate cu acordurile bilaterale cu țara terță respectivă.</p>	<p>(2) Legitimația este valabilă pentru infrastructura și materialul rulant pentru care a fost instruit și care sunt specificate de respectiva legitimație. (3) Documentele de certificare a mecanicilor de locomotivă din alte țări care conduc exclusiv pe secțiuni de frontieră ale sistemului feroviar al Republicii Moldova pot fi recunoscute în conformitate cu acordurile bilaterale cu țara respectivă.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p><i>Articolul 9</i> CAPITOLUL III CONDITIILE DE OBTINERE A PERMISULUI ȘI A CERTIFICATULUI <i>Articolul 9</i> Cerințe minime (1) Pentru a obține un permis, solicitanții trebuie să satisfacă cerințele minime prevăzute la articolele 10 și 11. Pentru a obține un certificat și pentru ca acesta să rămână valabil, solicitanții trebuie să dețină un permis și trebuie să îndeplinească cerințele minime prevăzute la articolele 12 și 13. (2) Un stat membru poate să impună cerințe mai stricte privind eliberarea permiselor pe propriul teritoriu. Cu toate acestea, statul membru recunoaște permisele eliberate de alte state membre în conformitate cu articolul 7.</p>	<p>CONDITII DE OBTINERE A PERMISULUI ȘI A CERTIFICATULUI <i>Articolul 117. Condițiile pentru obținerea permiselor</i> (1) Pentru a obține un permis, solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: a) vârsta minimă a solicitanților de permise nu poate fi mai mică de 18 de ani; b) solicitanții de permise trebuie să dețină certificate de calificare sau diplome privind absolvirea cel puțin a nivelului 3 de învățământ (învățământ profesional tehnic secundar) pentru domeniul transportului feroviar; c) solicitanții trebuie să-și confirme aptitudinea fizică prin trecerea unui examen medical; d) solicitanții trebuie să-și demonstreze aptitudinea psihologică confirmată de un psiholog sau de către un medic; e) solicitanții trebuie să demonstreze deținerea cunoștințelor profesionale necesare prevăzute în regulile privind eliberarea permiselor aprobate de către Guvern. (2) Cerințele privind aptitudinea fizică sunt prevăzute în regulile privind eliberarea permiselor aprobate de către Guvern. Autoritatea Feroviară descrie și publică procedura pentru obținerea permiselor. (3) Cerințele de permis se depun la Autoritatea Feroviară de către mecanicul candidat sau orice entitate care acționează în numele candidatului. (4) Cererile depuse către Autoritatea Feroviară pot fi pentru acordarea unui permis nou sau schimbarea permisului deținut. (5) Autoritatea Feroviară eliberează permisul conform termenilor stabiliți în regulile prevăzute la alineatul (2). (6) Permisul este valabil pentru o perioadă de 10 ani. (7) Permisul se eliberează într-un singur exemplar. La schimbarea permisului, permisul vechi se returnează Autorității Feroviare. (8) Permisele emise de autoritățile altor state pot fi recunoscute în baza tratatelor internaționale.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>Secțiunea I Permisul <i>Articolul 10</i> Vârsta minimă Statele membre stabilesc vârsta minimă a solicitanților de permise, care nu poate să fie mai mică de 20 de ani. Cu toate acestea, un stat membru poate să elibereze permise solicitanților de la vârsta de 18 ani, valabilitatea unui astfel de permis fiind limitată la teritoriul statului membru emitent.</p>	<p>(1) Pentru a obține un permis, solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: a) vârsta minimă a solicitanților de permise nu poate fi mai mică de 18 de ani; b) solicitanții de permise trebuie să dețină certificate sau diplome privind absolvirea cel puțin a nivelului 3 de învățământ (învățământ profesional tehnic secundar) pentru domeniul transportului feroviar; c) solicitanții trebuie să-și confirme aptitudinea fizică prin trecerea unui examen medical; d) solicitanții trebuie să-și demonstreze aptitudinea psihologică confirmată de un psiholog sau de către un medic; e) solicitanții trebuie să demonstreze deținerea cunoștințelor profesionale necesare prevăzute în regulile privind eliberarea permiselor aprobate de către Guvern.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p><i>Articolul 11</i> Cerințe de bază (1) Solicitanții trebuie să fi absolvit cel puțin nouă ani de studii (primare, gimnaziale și liceale) și să fi absolvit o formare de bază echivalentă cu nivelul 3 la care se face referire în Decizia 85/368/CEE a Consiliului din 16 iulie 1985 privind echivalarea calificărilor profesionale între statele membre ale Comunității Europene (19). (2) Solicitanții prezintă o confirmare a faptului că au o stare fizică satisfăcătoare supunându-se unui examen medical efectuat de – a se stabili de către statul membru – un medic acreditat sau</p>	<p>(1) Pentru a obține un permis, solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: a) vârsta minimă a solicitanților de permise nu poate fi mai mică de 18 de ani; b) solicitanții de permise trebuie să dețină certificate sau diplome privind absolvirea cel puțin a nivelului 3 de învățământ (învățământ profesional tehnic secundar) pentru domeniul transportului feroviar; c) solicitanții trebuie să-și confirme aptitudinea fizică prin trecerea unui examen medical; d) solicitanții trebuie să-și demonstreze aptitudinea psihologică confirmată de un psiholog sau de către un medic; e) solicitanții trebuie să demonstreze deținerea cunoștințelor profesionale necesare prevăzute în regulile privind eliberarea permiselor aprobate de către Guvern. (2) Cerințele privind aptitudinea fizică și psihologică, deținerea și competențele profesionale și competențele teoretice și competențele profesionale sunt stabilite în cunoștințelor teoretice și competențele profesionale sunt stabilite în</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>recunoscut în conformitate cu articolul 20 sau sub supravegherea acestuia. Examinarea acoperă cel puțin criteriile indicate în secțiunile 1.1, 1.2, 1.3 și 2.1 din anexa II.</p> <p>(3) Solicitanții dovedesc că sunt într-o stare psihologică corespunzătoare din punct de vedere profesional supunându-se unui examen medical efectuat de – a se stabili de către statul membru – un psiholog sau medic acreditat sau recunoscut în conformitate cu articolul 20 sau sub supravegherea acestuia. Examinarea acoperă cel puțin criteriile indicate în secțiunea 2.2 din anexa II.</p> <p>(4) Solicitanții trebuie să își fi dovedit competența profesională generală trecând un examen care acoperă cel puțin subiectele generale enumerate în anexa IV.</p>	<p>regulile privind certificarea mecanicilor de locomotivă aprobate de către Guvern.</p> <p>(3) Cerințele pentru emiterea unui permis nou sau schimbarea permisului definit de depun la Autoritatea Ferroviară de către mecanicul candidat, reprezentantul sau entitatea care acționează în numele candidatului.</p> <p>(4) Autoritatea Ferroviară eliberează permisul conform termenilor stabiliți în regulile privind certificarea mecanicilor de locomotivă.</p> <p>(5) Permisul este valabil pentru o perioadă de 10 ani.</p> <p>(6) Permisele emise de autoritățile altor state pot fi recunoscute în baza tratatelor internaționale.</p>	
<p>Secțiunea II Certificatul <i>Articolul 12</i> Cunoștințe lingvistice Criteriul cunoștințelor lingvistice menționat în anexa VI trebuie să fie îndeplinit pentru infrastructura pentru care este acordat certificatul.</p>	<p>Articolul 118. Condițiile pentru obținerea legitimațiilor (1) Pentru a obține o legitimație și pentru ce aceasta să rămână valabilă, solicitanții trebuie să dețină un permis și să îndeplinească următoarele cerințe: a) posedă cunoștințe lingvistice necesare pentru infrastructura și materialul rulant corespunzător categoriei legitimației solicitate;</p>	<p>Compatibil</p>
<p><i>Articolul 13</i> Calificări personale Criteriul trebuie să fie trecut un examen de verificare a cunoștințelor și a competenței lor profesionale privind materialul rulant pentru care se solicită certificatul. Acest examen acoperă cel puțin subiectele generale enumerate în anexa V.</p> <p>(2) Solicitanții trebuie să fi trecut un examen de verificare a cunoștințelor și a competenței lor profesionale privind infrastructura pentru care se solicită certificatul. Acest examen trebuie să acopere cel puțin subiectele generale enumerate în anexa VI. Atunci când este cazul, examenul acoperă, de asemenea, cunoștințele lingvistice în conformitate cu secțiunea 8 din anexa VI.</p> <p>(3) Solicitanții sunt formați de către întreprinderea feroviară sau de către gestionarul infrastructurii pentru a cunoaște sistemul propriu de siguranță prevăzut în Directiva 2004/49/CE.</p>	<p>Articolul 118. Condițiile pentru obținerea legitimațiilor (1) Pentru a obține o legitimație și pentru ce aceasta să rămână valabilă, solicitanții trebuie să dețină un permis și să îndeplinească următoarele cerințe: a) posedă cunoștințe lingvistice necesare pentru infrastructura și materialul rulant corespunzător categoriei legitimației solicitate; b) au susținut un examen care să le testeze cunoștințele și competențele profesionale referitoare la materialul rulant pentru care se solicită legitimația; c) au susținut un examen care să le testeze cunoștințele și competențele profesionale referitoare la infrastructura pentru care se solicită legitimația.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>CAPITOLUL IV PROCEDURA DE OBTINERE A PERMISULUI ȘI A CERTIFICATULUI <i>Articolul 14</i> Obținerea unui permis (1) Autoritatea competentă publică procedura care trebuie urmată pentru obținerea unui permis. (2) Toate solicitările de permis sunt adresate autorității competente de către mecanicul candidat sau de orice entitate care acționează în numele acestuia. (3) Solicitățile adresate autorității competente pot să vizeze acordarea unui nou permis, actualizarea unor detalii ale permisului, o reînnoire sau eliberarea unui duplicat. (4) Autoritatea competentă eliberează permisul cât mai repede cu putință, dar nu mai târziu de o lună de la primirea tuturor documentelor necesare. (5) Permisul este valabil 10 ani, în conformitate cu articolul 16 alineatul (1).</p>	<p>(2) Cerințele și procedura de examinare se stabilesc de către Autoritatea Ferroviară. Procesele de examinare sunt monitorizate de Autoritatea Ferroviară.</p> <p>(3) Solicitanții sunt instruiți de întreprinderea feroviară sau de Administratorul Infrastructurii în legătură cu sistemul lor de gestionare a siguranței.</p> <p>(4) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii își stabilesc propriile proceduri de emitere și actualizare a legitimațiilor, în conformitate cu dispozițiile prezentului Cod, ca parte a sistemului lor de gestionare a siguranței, precum și modalități de examinare a contestațiilor solicitanților eliberarea, actualizarea, suspendarea sau retragerea unei legitimații.</p> <p>(5) În caz de dezacord cu decizia în privința unei legitimații, solicitanții pot contesta această decizie printr-o petiție/cerere prealabilă adresată Consiliului pentru soluționarea disputelor sau direct în instanța de judecată.</p> <p>(6) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii actualizează legitimațiile de fiecare dată când mecanicul obține permisului suplimentare de conducere privind materialul rulant sau infrastructura.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Articolul 117. Condițiile pentru obținerea permiselor (1) Pentru a obține un permis, solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: a) vârsta minimă a solicitanților de permise nu poate fi mai mică de 18 de ani; b) solicitanții de permise trebuie să dețină certificate de calificare sau diplome privind absolvirea cel puțin a nivelului 3 de învățământ (învățământ profesional tehnic secundar) pentru domeniul transportului feroviar; c) solicitanții trebuie să-și confirme aptitudinea fizică prin trecerea unui examen medical;</p>	<p>(1) Pentru a obține un permis, solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: a) vârsta minimă a solicitanților de permise nu poate fi mai mică de 18 de ani; b) solicitanții de permise trebuie să dețină certificate de calificare sau diplome privind absolvirea cel puțin a nivelului 3 de învățământ (învățământ profesional tehnic secundar) pentru domeniul transportului feroviar; c) solicitanții trebuie să-și confirme aptitudinea fizică prin trecerea unui examen medical;</p>	<p>Compatibil</p>

<p>(6) Un permis se eliberează într-un singur exemplar original. Orice duplicare a permisului, alia decât cea efectuată de către autoritatea competentă atunci când se solicită un duplicat, este interzisă.</p>	<p>d) solicitanții trebuie să-și demonstreze aptitudinea psihologică confirmată de un psiholog sau de către un medic; e) solicitanții trebuie să demonstreze deținerea cunoștințelor profesionale necesare prevăzute în regulile privind eliberarea permiselor aprobate de către Guvern. (2) Cerințele privind aptitudinea fizică sunt prevăzute în regulile privind eliberarea permiselor aprobate de către Guvern. Autoritatea Feroviară descrie și publică procedura pentru obținerea permiselor. (3) Cerințele de permis se depun la Autoritatea Feroviară de către mecanicul candidat sau orice entitate care acționează în numele candidatului. (4) Cerințele depuse către Autoritatea Feroviară pot fi pentru acordarea unui permis nou sau schimbarea permisului deținut. (5) Autoritatea Feroviară eliberează permisul conform termenilor stabiliți în regulile prevăzute la alineatul (2). (6) Permisul este valabil pentru o perioadă de 10 ani. (7) Permisul se eliberează într-un singur exemplar. La schimbarea permisului, permisul vechi se returnează Autorității Feroviare. (8) Permisul emis de autoritățile altor state pot fi recunoscute în baza tratatelor internaționale.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Articolul 15 Obținerea unui certificat Fiecare întreprindere feroviară și fiecare gestionar de infrastructură își stabilește propriile proceduri de eliberare și actualizare a certificatelor în conformitate cu prezenta directivă, ca parte integrantă a sistemului său de siguranță, precum și cât de atac care să le permită solicitanților să solicite o reevaluare a unei decizii privind această chestiune, actualizarea, suspendarea sau retragerea unui certificat. În cazul în care nu se ajunge la un acord, părțile pot să introducă o cale de atac la autoritatea competentă sau la orice organism independent de recurs. Întreprinderile feroviare și gestionarul de infrastructură actualizează fără întârziere un certificat de fiecare dată când deținătorul certificatului obține autorizații suplimentare referitoare la materialul rulant sau la infrastructură.</p>	<p>Articolul 118. Condițiile pentru obținerea legitimațiilor (1) Pentru a obține o legitimație și pentru ca aceasta să rămână valabilă, solicitanții trebuie să dețină un permis și să îndeplinească următoarele cerințe: a) posedă cunoștințe lingvistice necesare pentru infrastructura și materialul rulant corespunzător categoriei legitimației solicitate; b) au susținut un examen care să le testeze cunoștințele și competențele profesionale referitoare la materialul rulant pentru care se solicită legitimația; c) au susținut un examen care să le testeze cunoștințele și competențele profesionale referitoare la infrastructura pentru care se solicită legitimația. (2) Cerințele și procedura de examinare se stabilesc de către Autoritatea Feroviară. Procesele de examinare sunt monitorizate de Autoritatea Feroviară. (3) Solicitanții sunt instruiți de întreprinderea feroviară sau de Administratorul Infrastructurii în legătură cu sistemul lor de gestionare a siguranței. (4) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii își stabilesc propriile proceduri de emisie și actualizare a legitimațiilor, în conformitate cu dispozițiile prezentei Cod, ca parte a sistemului lor de gestionare a siguranței, precum și modalități de examinare a contestațiilor solicitanților eliberarea, actualizarea, suspendarea sau retragerea unei legitimații. (5) În caz de dezacord cu decizia în privința unei legitimații, solicitanții pot contesta această decizie printr-o petiție/cerere prealabilă adresată Consiliului pentru soluționarea disputelor sau direct în instanța de judecată. (6) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii actualizează legitimațiile de fiecare dată când mecanicul obține permisul suplimentare de conducere privind materialul rulant sau infrastructura.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Articolul 16 Verificările periodice (1) Pentru ca un permis să rămână valabil, titularul acestuia este supus la examinări periodice și/sau teste privind cerințele menționate la articolul 11 alineatele (2) și (3). În ceea ce privește cerințele medicale, trebuie să se respecte frecvența minimă în conformitate cu secțiunea 3.1 din anexa II. Aceste verificări medicale sunt efectuate de medici acreditați sau recunoscuți în conformitate cu articolul 20 sau sub supravegherea acestora. În ceea ce privește cunoștințele profesionale generale, se aplică prevederile articolului 23 alineatul (8).</p>	<p>Articolul 119. Verificările periodice (1) Mecanicii de locomotivă sunt supuși unor examinări sau teste privind starea fizică și psihologică periodică cărora se stabilește în regulile privind eliberarea permiselor și testări privind cunoștințele profesionale necesare. (2) În cazul schimbării unui permis, Autoritatea Feroviară verifică îndeplinirea de către mecanicul de locomotivă a cerințelor prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol.</p>	<p>Compatibil</p>

<p>La reînnoirea unui permis, autoritatea competentă verifică în registrul prevăzut la articolul 22 alineatul (1) litera (a) dacă mecanicul de locomotivă a îndeplinit cerințele prevăzute la primul paragraf din prezentul alineat.</p> <p>(2) Pentru ca un certificat să rămână valabil, deținătorul acestuia se supune unor verificări periodice și/sau unor teste privind cerințele menționate la articolele 12 și 13. Frecvența acestor verificări și/sau teste este stabilită de către întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură care îl angajează sau îl contractează pe mecanicul de locomotivă în conformitate cu propriul sistem de gestionare a siguranței și respectă frecvențele minime stabilite în anexa VII. Pentru fiecare dintre aceste verificări, organismul emitent confirmă print-o declarație pe certificat și în registrul prevăzut la articolul 22 alineatul (2) litera (a) că mecanicul de locomotivă a îndeplinit cerințele menționate în primul paragraf din prezentul alineat.</p> <p>(3) Atunci când o verificare periodică nu este efectuată sau are un rezultat negativ, se aplică procedura stabilită la articolul 18.</p>	<p>(3) Valabilitatea legitimației se prelungește în baza examenelor sau testelor periodice privind cerințele menționate la articolul 125 din prezentul Cod.</p> <p>(4) Frecvența examenelor și/sau testelor se stabilește de către întreprinderea feroviară sau de Administratorul Infrastructurii care angajează sau contractează mecanicul de locomotivă în conformitate cu propriul sistem de gestionare a siguranței și respectă cerințele privind frecvența minimă a verificărilor periodice după cum urmează:</p> <p>a) cunoștințe lingvistice (pentru vorbitorii care nu sunt nativi); la fiecare trei ani sau după orice absență mai mare de un an;</p> <p>b) cunoștințe privind infrastructura (inclusiv cunoștințele privind traseul și regulile de funcționare); la fiecare trei ani sau după orice absență de mai mult de un an pe traseul relevant;</p> <p>c) cunoașterea materialului rulant; la fiecare trei ani.</p> <p>(5) Pentru fiecare dintre aceste verificări, organizația emitentă asigură o evidență a confirmărilor, că mecanicul de locomotivă a îndeplinit cerințele prevăzute în acest articol.</p> <p>(6) În cazul în care o verificare periodică este omisă sau are un rezultat negativ, se aplică procedura de monitorizare a mecanicilor de locomotivă prevăzută de prezentul Cod.</p>	<p>Articolul 120. Valabilitatea legitimațiilor la încetarea relațiilor de muncă</p> <p>(1) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii informează permanent Autoritatea Feroviară în privința încetării raporturilor de muncă cu mecanicii de locomotivă.</p> <p>(2) Legitimația își pierde valabilitatea la încetarea raporturilor de muncă, la suspendarea din funcție, la transferarea în altă funcție sau în alte circumstanțe care produc întreruperea activității de mecanic de locomotivă.</p> <p>(3) La încetarea raporturilor de muncă titularul primește o copie a legitimației și documentele profesionale ale acestuia.</p> <p>(4) La reangajarea mecanicului, întreprinderea feroviară sau Administratorul Infrastructurii eliberează acestuia o legitimație în baza documentelor care dovedesc pregătirea, calificările, experiența și competențele profesionale.</p> <p>Articolul 121. Monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii</p> <p>(1) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii sunt obligați să asigure și să verifice valabilitatea permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă angajați sau contractați.</p> <p>(2) Angajatorii instituie un sistem de monitorizare a mecanicilor de locomotivă. La constatarea neîndeplinirii cerințelor privind competența mecanicului de locomotivă pentru realizarea funcțiilor sale și menținerea valabilității permisului sau a legitimației, întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii întreprind măsurile necesare pentru suspendarea activității acestuia.</p> <p>(3) Mecanicul de locomotivă care consideră că starea lui de sănătate afectează aptitudinea sa pentru realizarea sarcinilor de muncă, informează conducătorul său responsabil de siguranță.</p> <p>(4) Întreprinderea feroviară sau Administratorul Infrastructurii examinează concluziile medicale privind starea de sănătate a mecanicilor de locomotivă și la necesitate întreprind măsurile necesare prin sistarea activității mecanicului de locomotivă sau retragerea legitimației acestuia.</p> <p>(5) Angajatorul instituie un sistem prin care se asigură că mecanicii de locomotivă nu se află în timpul serviciului lor sub influența oricărei substanțe care le-ar putea afecta concentrarea, atenția sau comportamentul acestora.</p> <p>(6) Întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii informează permanent Autoritatea Feroviară cu privire la orice caz de</p>
<p>Articolul 17</p> <p>Încetarea contractului de muncă</p> <p>Atunci când un mecanic de locomotivă își încetează contractul de muncă cu o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură, acesta informează autoritatea competentă fără întârziere.</p> <p>Permisul rămâne valabil, dacă rămân în continuare îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 16 alineatul (1).</p> <p>Un certificat își pierde valabilitatea atunci când deținătorul acestuia nu mai este angajat ca mecanic de locomotivă. Totuși, titularul primește o copie autenticată a acestuia și a tuturor documentelor care fac dovada formării, a calificărilor, a experienței și a competențelor sale profesionale. Atunci când eliberează un certificat în favoarea unui mecanic de locomotivă, o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură ține cont de toate aceste documente.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 18</p> <p>Monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură</p> <p>(1) Întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură asigură și verifică dacă permisele și certificatele mecanicilor de locomotivă pe care îi angajează sau îi contractează sunt valabile. Acestea stabilesc un sistem de monitorizare a mecanicilor lor de locomotivă. Dacă rezultatul unei astfel de monitorizări pune la îndoială competența profesională a unui mecanic de locomotivă și păstrarea valabilității permisului sau a certificatului său, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură iau imediat măsurile necesare.</p> <p>(2) Dacă un mecanic de locomotivă consideră că starea sănătății sale pune sub semnul întrebării capacitatea sa de a-și exercita profesia, informează imediat întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură, după cum este cazul.</p> <p>De îndată ce o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură ia la cunoștință sau este informat de un medic că sănătatea unui mecanic de locomotivă s-a deteriorat în astfel măsură încât capacitatea sa de a-și exercita profesia este pusă la îndoială, acesta iau imediat măsurile necesare, inclusiv examinarea prevăzută în secțiunea 3.1 din anexa II și, dacă este necesar, retragerea certificatului, precum și actualizarea registrului prevăzut la articolul 22 alineatul (2). În plus, acestea se asigură că, în timpul serviciului, mecanicii de locomotivă nu se află sub influența niciunei substanțe care le-ar putea afecta concentrarea, atenția sau comportamentul. Autoritatea competentă este informată fără întârziere de existența oricărui caz de incapacitate de muncă pe o perioadă mai mare de trei luni.</p>
<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>

<p>CAPITOLUL V SARCINILE ȘI DECIZIILE AUTORITĂȚII COMPETENTE <i>Articolul 19</i></p> <p>Sarcinile autorității competente nediscriminatoriu:</p> <p>(1) Autoritatea competentă îndeplinește următoarele sarcini în mod transparent și nediscriminatoriu:</p> <p>(a) eliberarea și actualizarea permiselor și eliberarea de duplicate, în conformitate cu articolele 6 și 14;</p> <p>(b) asigurarea examinarilor periodice și/sau a testelor în conformitate cu articolul 16 alineatul (1);</p> <p>(c) suspendarea și retragerea permiselor și notificarea organismului emitent cu privire la primirea solicitărilor justificate de suspendare a certificatelor, în conformitate cu articolul 29;</p> <p>(d) recunoașterea persoanelor sau a organismelor în conformitate cu articolele 23 și 25, dacă au fost desemnați de către statul membru în acest scop;</p> <p>(e) publicarea și actualizarea unui registru de persoane și organisme acreditate sau recunoscute, în conformitate cu articolul 20;</p> <p>(f) punerea și actualizarea unui registru al permiselor, în conformitate cu articolul 16 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (1);</p> <p>(g) monitorizarea procesului de certificare a mecanicilor de locomotivă în conformitate cu articolul 26;</p> <p>(h) efectuarea de inspecții, în conformitate cu articolul 29;</p> <p>(i) stabilirea criteriilor naționale de examinare în conformitate cu articolul 25 alineatul (5). Autoritatea competentă răspunde rapid la solicitările de informații și înăntăzează toate cererile de informații suplimentare fără întârziere la pregătirea permiselor.</p> <p>(2) Autoritatea competentă nu delegă sarcinile prevăzute la alineatul (1) literelor (c), (g) și (i) unor terți.</p> <p>(3) Orice delegate de sarcini este transparentă și nediscriminatorie și nu creează conflicte de interes.</p> <p>(4) Atunci când o autoritate competentă delegă sau contractează sarcinile menționate la alineatul (1) litera (a) sau (b) unei întreprinderi feroviare, cel puțin una dintre următoarele condiții este îndeplinită:</p> <p>(a) întreprinderea feroviară permite numai propriilor mecanici de locomotivă;</p> <p>(b) întreprinderea feroviară nu se bucură de exclusivitate în teritoriul respectiv pentru niciuna dintre sarcinile delegate sau contractate.</p> <p>(5) În cazul în care o autoritate competentă delegă sau contractează sarcini, reprezentanților autorizat sau contractanților i se cere să respecte obligațiile impuse autorităților competente de prezentă directivă în executarea acestor sarcini.</p> <p>(6) În cazul în care o autoritate competentă delegă sau contractează sarcini, aceasta stabilește un sistem prin care să verifice că aceste sarcini au fost executate și se asigură că se îndeplinesc condițiile stabilite la alineatele (2), (4) și (5).</p>	<p>SECȚIUNEA 5 Atribuțiile și deciziile Autorității Feroviare în procesul de certificare a mecanicilor de locomotivă</p> <p>Articolul 122. Responsabilitățile Autorității Feroviare în procesul de eliberare a permiselor și legitimărilor mecanicilor de locomotivă</p> <p>(1) Autoritatea Feroviară este responsabilă de realizarea corectă, transparentă și nediscriminatorie a procedurii de eliberare a permiselor, recunoașterea examinatorilor, gestionarea registrelor și alte acțiuni prevăzute în prezentul Cod.</p> <p>(2) La emiterea permiselor, Autoritatea Feroviară trebuie să răspundă la cererile de informații și solicită informațiile necesare de la alte autorități fără întârziere.</p>	<p>Pentru fiecare din sarcinile menționate în art. 19 din directivă transparența este asigurată prin precizarea responsabilității (Autoritatea Feroviară) la fiecare caz în parte pe tot parcursul procesului CTF.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 123. Acreditarea și recunoașterea</p> <p>(1) Organizațiile pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă sunt acreditate de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare conform prevederilor Codului educației al Republicii Moldova nr. 152/2014.</p> <p>(2) Procesul de acreditare se bazează pe criteriile de independență, competență și imparțialitate, în baza standardelor moldovene sau internaționale și pe evaluarea unui dosar de candidați, care furnizează dovezi de competență pentru domeniul în cauză.</p> <p>(3) Complementar condițiilor de acreditare prevăzute la alin. (1) din prezentul articol, organizațiile pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă trebuie să fie recunoscute de către Autoritatea Feroviară. Recunoașterea se bazează pe criteriile de independență, competență și imparțialitate. Regulile de recunoaștere se aprobă de către Guvern.</p> <p>(4) Criteriul de independență prevăzute în acest articol nu se aplică în cazul formării prevăzute la articolul 133 alineatele (4) și (5).</p>
--	--	--	-------------------	---

	<p>(5) Autoritatea Feroviară asigură crearea, gestionarea, publicarea și actualizarea listei persoanelor și organismelor care au fost recunoscute în conformitate cu procedura prevăzută în prezentul Cod.</p>	
<p>Articolul 21 Deciziile autorității competente</p> <p>(1) Autoritatea competentă expune motivele care stau la baza deciziilor sale. (2) Autoritatea competentă asigură stabilirea unei căi de atac administrative, care să permită angajatorilor și mecanicilor de locomotivă să solicite controlul unei decizii privind orice solicitare în conformitate cu prezenta directivă. (3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura controlul judiciar al deciziilor luate de către o autoritate competentă.</p>	<p>Articolul 124. Deciziile Autorității Feroviare (1) Orice decizie luată de Autoritatea Feroviară trebuie să fie temeinică și însoțită de motivele acesteia. (2) Autoritatea Feroviară asigură stabilirea unei proceduri de recurs administrativ care să permită angajatorilor și mecanicilor de locomotivă să solicite revizuirea unei decizii referitoare la o cerere în conformitate cu procedura prevăzută în prezentul Cod.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Articolul 22 Registrelle și schimbul de informații</p> <p>(1) Autoritatea competentă are obligația: (a) să țină un registru cu toate permisiile eliberate, actualizate, modificate, expirate, suspendate, retrase sau declarate pierdute, furate sau distrușe, care conțin datele menționate în secțiunea 4 din anexa I pentru fiecare permis, care vor fi accesibile cu ajutorul numărului național alocat fiecărui mecanic de locomotivă. Registrul trebuie să fie actualizat în mod constant; (b) să furnizeze autorității competente a unui stat membru, agenției sau oricărui angajator de mecanici de locomotivă, în baza unei cereri motivate, informații despre starea unui astfel de permis. (2) Fiecare întreprindere feroviară și fiecare gestionar de infrastructură trebuie: (a) să țină o evidență al tuturor legitimațiilor eliberate, actualizate, retrase, modificate, expirate, suspendate, retrase sau raportate pierdute, furate sau distrușe. Prin această evidență se înregistrează datele prescrite pentru fiecare legitimație, precum și datele referitoare la verificările periodice; (b) să coopereze cu Autoritatea Feroviară pentru a face schimb de informații și pentru a oferi acces la datele solicitate; (c) să furnizeze, la cerere, autorităților competente ale altor state informații cu privire la conținutul acestor legitimații, atunci când acest lucru este necesar ca urmare a activităților lor transnaționale. (3) Mecanicii de locomotivă au acces la informațiile personale privind activitatea de muncă, testările, examinările și perfecționările efectuate pe parcursul activității sale înregistrate în evidența efectuată de Autoritatea Feroviară. Administratorul Infrastructurii sau întreprinderile feroviare și li se furnizează, la cerere, o copie gratuită a acestor informații. (4) Autoritatea Feroviară cooperează cu Agenția Ununii Europene pentru Căile Ferate pentru a asigura interoperabilitatea informațiilor, prevăzute în acest articol. (5) Autoritatea Feroviară, Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare se asigură că evidența informațiilor și modul de gestionare a acestor informații respectă prevederile legale privind protecția datelor cu caracter personal.</p>	<p>Articolul 125. Evidența permiselor și schimbul de informații (1) Autoritatea Feroviară are obligația: a) să asigure evidența tuturor permiselor eliberate, schimbate, expirate, suspendate, retrase sau declarate pierdute, furate sau distrușe, care conține datele prescrite pentru fiecare permis, și care să fie accesibilă fiecărui mecanic de locomotivă; b) de a furniza la cererea motivată a autorităților competente ale altor state, Agenției Ununii Europene pentru Căile Ferate sau oricărui angajator al mecanicilor de locomotivă a informațiilor privind starea unui astfel de permis. (2) Fiecare întreprindere feroviară și administrator de infrastructură trebuie: a) să țină o evidență al tuturor legitimațiilor eliberate, actualizate, retrase, modificate, expirate, suspendate, retrase sau raportate pierdute, furate sau distrușe. Prin această evidență se înregistrează datele prescrite pentru fiecare legitimație, precum și datele referitoare la verificările periodice; b) să coopereze cu Autoritatea Feroviară pentru a face schimb de informații și pentru a oferi acces la datele solicitate; c) să furnizeze, la cerere, autorităților competente ale altor state informații cu privire la conținutul acestor legitimații, atunci când acest lucru este necesar ca urmare a activităților lor transnaționale. (3) Mecanicii de locomotivă au acces la informațiile personale privind activitatea de muncă, testările, examinările și perfecționările efectuate pe parcursul activității sale înregistrate în evidența efectuată de Autoritatea Feroviară. Administratorul Infrastructurii sau întreprinderile feroviare și li se furnizează, la cerere, o copie gratuită a acestor informații. (4) Autoritatea Feroviară cooperează cu Agenția Ununii Europene pentru Căile Ferate pentru a asigura interoperabilitatea informațiilor, prevăzute în acest articol. (5) Autoritatea Feroviară, Administratorul Infrastructurii și modul de gestionare a acestor informații respectă prevederile legale privind protecția datelor cu caracter personal.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>CAPITOLUL VI FORMAREA ȘI EXAMINAREA MECANICILOR DE LOCOMOTIVĂ Articolul 23 Formarea</p> <p>(1) Formarea mecanicilor de locomotivă include o parte privitoare la cunoștințele profesionale generale, astfel cum sunt descrise în anexa IV, precum și o parte privitoare la certificatul, care să reflecte cunoștințele profesionale specifice, astfel cum sunt descrise în anexele V și VI. (2) Metoda de formare îndeplinește criteriile stabilite în anexa III.</p>	<p>SECTIUNEA 5 Formarea și examinarea mecanicilor de locomotivă Articolul 126. Instruirea mecanicilor de locomotivă (1) Formarea mecanicilor de locomotivă include o parte referitoare la permis, care reflectă cunoștințele profesionale generale și o parte a legitimației care reflectă cunoștințele profesionale specifice. (2) Cerințele și obiectivele de formare detaliate se stabilesc de către Guvern.</p>	<p>Compatibil</p>

<p>(3) Obiectivele detaliate ale formării sunt prevăzute în anexa IV, pentru permis, și în anexele V și VI, pentru certificat. Aceste obiective detaliate ale formării pot fi suplimentate prin:</p> <p>(a) STI relevante adoptate în conformitate cu Directiva 96/48/CE sau Directiva 2001/16/CE. În acest caz, Comisia asigură coerența între STI și anexele IV, V și VI; sau</p> <p>(b) criteriile propuse de către agenție, cu respectarea articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004. Aceste criterii, fiind destinate să modifice elemente esențiale ale prezentei directive, completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3).</p> <p>(4) Conform articolului 13 din Directiva 2004/49/CE, statele membre iau măsuri pentru a se asigura că mecanicii de locomotivă candidați primesc acces egal și nediscriminatoriu la formarea necesară pentru îndeplinirea condițiilor de obținere a permisului și a certificatului.</p> <p>(5) Sarcinile de formare privind cunoștințele profesionale generale, după cum se prevede la articolul 11 alineatul (4), cunoștințele lingvistice, după cum se prevede la articolul 12, și cunoștințele profesionale privitoare la materialul rulant, după cum se prevede la articolul 13 alineatul (1), sunt îndeplinite de persoane sau organisme acreditate sau recunoscute în conformitate cu articolul 20.</p> <p>(6) Sarcinile de formare privind cunoștințele despre infrastructură, astfel cum sunt prevăzute la articolul 13 alineatul (2), inclusiv cunoașterea rutelor și normele și procedurile de funcționare, sunt îndeplinite de persoane sau organisme acreditate sau recunoscute de statele membre în care se află infrastructura.</p> <p>(7) În ceea ce privește permisele, sistemul general de recunoaștere a calificărilor profesionale stabilit prin Directiva 2005/36/CE continuă să se aplice recunoașterii calificărilor profesionale ale mecanicilor de locomotivă care sunt resortisanți ai unui stat membru și care și-au obținut certificatul de formare într-o țară terță.</p> <p>(8) Un proces de formare continuă este instituit pentru a asigura păstrarea competențelor angajaților, în conformitate cu punctul 2 litera (e) din anexa III la Directiva 2004/49/CE.</p>	<p>(3) Guvernul stabilește normele necesare pentru a asigura accesul corect și nediscriminatoriu al candidaților la formarea necesară pentru îndeplinirea condițiilor de obținere a permisului și a legitimății.</p> <p>(4) Sarcinile de formare referitoare la cunoștințele profesionale generale, cunoștințele lingvistice și cunoștințele profesionale referitoare la materialul rulant sunt îndeplinite de persoane și organizații recunoscute de către Autoritatea Feroviară.</p> <p>(5) Sarcinile de formare privind cunoștințele despre infrastructură, inclusiv cunoașterea traseelor, regulilor și procedurilor de operare, sunt îndeplinite de persoane recunoscute de către Autoritatea Feroviară.</p> <p>(6) Pentru emiterea permiselor, sistemul de recunoaștere a calificărilor profesionale trebuie să se aplice recunoașterii calificărilor profesionale ale mecanicilor de locomotivă care sunt cetățeni ai Republicii Moldova și care au obținut certificatul de formare în altă țară.</p> <p>(7) Menținerea competențelor personalului se asigură prin instituirea de către angajatori a unui proces de formare continuă.</p>	<p>Articolul 127. Costul formării</p> <p>Administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare trebuie să asigure ca cheltuielile realizate pentru formarea mecanicilor de locomotivă să fie garantate prin încheierea unor contracte cu persoanele care beneficiază de aceste programe de formare. Contractele trebuie să prevadă obligativitatea beneficiarului de a activa obligatoriu o anumită perioadă după realizarea programului de formare achitat din contul angajatorului. Perioada se stabilește de angajator de comun acord cu mecanicul de locomotivă în funcție de costurile programului de formare.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Articolul 125</p> <p>Examinările</p> <p>(1) Examinările și examinătorii auviți în vedere cu scopul verificării calificării necesare se stabilesc:</p> <p>(a) în partea privitoare la permis: de către autoritatea competentă, când se stabilește procedura care va fi urmată pentru a obține un permis în conformitate cu articolul 14 alineatul (1);</p> <p>(b) în partea privitoare la certificatul de către întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură, când se stabilește procedura care urmează a fi folosită pentru obținerea unui certificat în conformitate cu articolul 15.</p> <p>(2) Examinările la care se face referire în alineatul (1) sunt supravegheate de examinatori competenți, acreditați sau recunoscuți în conformitate cu articolul 20, și sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese.</p> <p>(3) Evaluarea cunoștințelor de infrastructură, inclusiv cunoașterea rutelor și a normelor de funcționare, este efectuată de persoane sau organisme acreditate sau recunoscute de statul membru unde este amplasată infrastructura.</p> <p>(4) Examinările la care se face referire în alineatul (1) sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese. Fără a aduce atingere posibilității ca examinătorul să aparțină întreprinderii feroviare sau gestionarului de infrastructură care emite certificatul.</p> <p>(5) Alegerea examinătorilor și a examenilor poate face obiectul unor criterii comune stabilite în baza unui proiect elaborat de agenție. Aceste măsuri, destinate să modifice elemente esențiale ale prezentei directive, completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3). Din motive imperative de urgență, Comisia poate să utilizeze procedura de urgență menționată la articolul 32 alineatul (4).</p>	<p>Articolul 127. Costul formării</p> <p>Administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare trebuie să asigure ca cheltuielile realizate pentru formarea mecanicilor de locomotivă să fie garantate prin încheierea unor contracte cu persoanele care beneficiază de aceste programe de formare. Contractele trebuie să prevadă obligativitatea beneficiarului de a activa obligatoriu o anumită perioadă după realizarea programului de formare achitat din contul angajatorului. Perioada se stabilește de angajator de comun acord cu mecanicul de locomotivă în funcție de costurile programului de formare.</p>	<p>Articolul 128. Examinările</p> <p>(1) Examinările și examinătorii numiți pentru verificarea calificărilor necesare se determină:</p> <p>a) pentru partea referitoare la permis: de către Autoritatea Feroviară atunci când se stabilește procedura care trebuie urmată pentru obținerea unui permis;</p> <p>b) pentru partea referitoare la legitimăție: de către întreprinderea feroviară sau de Administratorul Infrastructurii atunci când se stabilește procedura care trebuie urmată pentru obținerea unei legitimății.</p> <p>(2) Examinările sunt supravegheate de examinatori competenți, recunoscuți de Autoritatea Feroviară. Examinările sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese.</p> <p>(3) Evaluarea cunoștințelor despre infrastructură, inclusiv cunoașterea rutelor și regulile de funcționare, se efectuează de persoane sau organisme recunoscute de Autoritatea Feroviară.</p> <p>(4) Examinările sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese, fără a aduce atingere posibilității ca examinătorul să aparțină întreprinderii feroviare sau Administratorului Infrastructurii care emite legitimăția.</p> <p>(5) Alegerea examinătorilor și a examenilor se efectuează conform criteriilor stabilite de Autoritatea Feroviară.</p> <p>(6) La finalul cursului de formare se organizează examinații teoretice și practice.</p>	<p>Compatibil</p>

<p>(7) Capacitatea de conducere a mecanismului de locomotivă este evaluată prin teste de conducere a trenului. (8) Pentru examinarea aplicării regulilor de circulație, regulilor operaționale și a performanțelor mecanicului de locomotivă în situații deosebit de dificile pot fi utilizate simulatoarele.</p>		
<p>CAPITOLUL VII EVALUAREA <i>Articolul 26</i> Standardele de calitate Autoritățile competente se asigură că toate activitățile legate de formare, evaluarea cunoștințelor și actualizarea permiselor și a certificatelor sunt supraveginate și monitorizate în baza unui sistem de standarde de calitate. Această prevedere nu se aplică activităților care fac deja obiectul sistemelor de management al siguranței create de întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură în conformitate cu Directiva 2004/49/CE.</p>	<p>Secțiunea a 6-a Evaluare, controale și sancțiuni Articolul 129. Standarde de calitate (1) Autoritatea Feroviară se asigură că toate activitățile legate de formare, evaluarea competențelor schimbarea permiselor și legitimărilor fac obiectul unei monitorizări continue în cadrul unui sistem de standarde de calitate. (2) Prevederile alineatului (1) nu se aplică activităților deja acoperite de sistemele de management al siguranței înstitute de întreprinderile feroviare și de Administratorul Infrastructurii.</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Articolul 130. Evaluarea independență (1) Ministerul efectuează o evaluare independentă a procedurilor de dobândire și evaluare a cunoștințelor și competențelor profesionale, a sistemului de eliberare a permiselor și legitimărilor la intervale de cel mult cinci ani. (2) Acest lucru nu se aplică activităților deja acoperite de sistemele de management al siguranței aplicate de întreprinderile feroviare și de Administratorul Infrastructurii. (3) Evaluarea este efectuată de persoane calificate neimplicate în activitățile evaluate. (4) Rezultatele acestor evaluări independente sunt documentate în mod corespunzător și aduse la cunoștința Autorității Feroviare. La necesitate, Ministerul va lua măsurile adecvate pentru remedierea oricăror deficiențe depistate în rezultatul evaluării.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>
<p>CAPITOLUL VIII ALȚI MEMBRI AI PERSONALULUI DE BORD <i>Articolul 28</i> Raportul privind alți membri ai personalului de bord (1) Agenția, într-un raport care trebuie prezentat în termen de 4 iunie 2009, având în vedere STI referitoare la gestionarea și exploatarea traficului dezvoltat în conformitate cu Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE, identifică profilul și sarcinile celorlalți membri ai personalului de bord care desfășoară sarcini esențiale din punctul de vedere al siguranței și a căror calificare profesională contribuie, prin urmare la siguranța pe căile ferate, care ar trebui reglementată la nivel comunitar prin intermediul unui sistem de permise și/sau certificate care poate fi similar sistemului stabilit în prezenta directivă. (2) Pe baza acestui raport, Comisia, în termen de 4 iunie 2010, prezintă un raport și, dacă este cazul, face o propunere privind sistemul de certificate a celorlalți membri ai personalului de bord menționați la alineatul (1).</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>
<p>CAPITOLUL IX CONTROALE ȘI SANCTIUNI <i>Articolul 29</i> Controalele desfășurate de autoritatea competentă (1) Autoritatea competentă poate lua în orice moment măsuri pentru a verifica, pe terenurile care operează în aria sa de competență, dacă mecanicii de locomotivă au în posesie documentele emise în conformitate cu prezenta directivă. (2) Fără a aduce atingere verificării reglementate în alineatul (1), în cazul neglijenței la locul de muncă, autoritatea competentă poate verifica dacă mecanicul respectiv îndeplinește condițiile stabilite la articolul 13. (3) Autoritatea competentă poate desfășura anchete privind respectarea prezentei directive de către mecanicii de locomotivă, întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură, examinatorii și de către centrele de formare care își desfășoară activitatea în aria sa de competență. (4) Dacă autoritatea competentă consideră că un mecanic nu mai îndeplinește în aria sa de competență condiții necesare, aceasta ia următoarele măsuri:</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>
<p>Articolul 131. Controlul mecanicilor de locomotivă efectuat de Autoritatea Feroviară (1) Autoritatea Feroviară efectuează controale pentru a verifica prezența legitimărilor mecanicilor de locomotivă. (2) În cadrul controalelor Autoritatea Feroviară verifică dacă mecanicii de locomotivă respectă cerințele pentru obținerea permiselor. (3) Autoritatea Feroviară desfășoară controale privind respectarea cerințelor stabilite în prezentul Cod de către mecanicii de locomotivă, întreprinderile feroviare, Administratorul Infrastructurii și centrele de formare. (4) În cazul în care Autoritatea Feroviară constată că un mecanic de locomotivă nu îndeplinește condițiile prevăzute la art. 124-126 din prezentul Cod, aceasta întreprinde următoarele măsuri: a) în cazul unui permis eliberat de Autoritatea Feroviară suspendă valabilitatea sau retrage permisul respectivului mecanic.</p>		

<p>(a) în ceea ce privește un permis emis de autoritatea competentă: autoritatea competentă suspendă permisul. Suspendarea poate fi temporară sau permanentă, în funcție de gravitatea problemelor create pentru siguranța pe căile ferate. Aceasta îl informează de îndată pe mecanicul respectiv și pe angajatorul acestuia în legătură cu decizia sa motivată, fără a aduce atingere dreptului la o cale de atac prevăzută la articolul 21. Agenția indică procedura de urmat pentru redobândirea permisului;</p> <p>(b) dacă privește un permis emis de o autoritate competentă în alt stat membru, autoritatea competentă contactează acea autoritate și îi transmite o cerere motivată pentru desființarea unei inspecții suplimentare sau pentru suspendarea permisului. Autoritatea competentă solicitantă informează Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu solicitarea sa. Autoritatea care a emis permisul respectiv examinează cererea în termen de patru săptămâni și notifică ceaială autoritate în legătură cu decizia sa. Autoritatea care a emis permisul informează de asemenea Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu decizia sa. Orice autoritate competentă poate interzice mecanicilor de locomotivă să își desfășoare activitatea în aria de competență a acesteia până la notificarea deciziei autorității emitente;</p> <p>(c) dacă privește un certificat: autoritatea competentă contactează organismul emitent și solicită fie efectuarea unei inspecții suplimentare, fie suspendarea certificatului. Organismul emitent ia măsurile corespunzătoare și raportează autorității competente într-un termen de patru săptămâni. Autoritatea competentă poate interzice mecanicilor de locomotivă să opereze în aria sa de competență până la emiterarea raportului organismului emitent și va informa Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu acesta.</p> <p>În toate cazurile, dacă autoritatea competentă consideră că un anumit mecanic reprezintă o amenințare gravă la adresa siguranței pe căile ferate, acestuia îi interzice imediat acțiunile necesare, cum ar fi solicitarea către gestionarul de infrastructură de a opri trenul și a-1 interzice mecanicului să își desfășoare activitatea în aria sa de competență atât timp cât este necesar. Autoritatea informează Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu orice astfel de decizie.</p> <p>În toate cazurile, autoritatea competentă sau organismul desemnat pentru aceasta actualizează registrul prevăzut la articolul 22.</p> <p>(5) Dacă o autoritate competentă consideră că o decizie luată de o autoritate competentă în alt stat membru conform alineatului (4) nu respectă criteriile relevante, situația este sesizată Comitei, care își va transmite opina în termen de trei luni. Dacă este necesar, se propun măsuri corective statelor membre respective. În cazul unui dezacord sau al unui litigiu, chestiunea este prezentată Comitetului menționat la articolul 32 alineatul (1), iar Comisia ia măsurile pe care le consideră necesare în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2). Un stat membru poate impune o interdicție unui mecanic care conduce pe teritoriul său în conformitate cu alineatul (4), până când chestiunea este clarificată în conformitate cu prezentul alineat.</p>	<p>b) informează imediat mecanicul de locomotivă și angajatorul său cu privire la decizia sa motivată, indicând procedura care trebuie urmată pentru redobândirea permisului;</p> <p>c) în cazul în care se referă la o legătură, Autoritatea Feroviară se adresează acestei competențe dintr-un alt stat. Autoritatea Feroviară se adresează acestei competențe și formulează o cerere motivată, fie că se efectuează o inspecție suplimentară, fie că permisul este suspendat;</p> <p>d) interzice mecanicilor de locomotivă să opereze pe rețeaua feroviară națională până la primirea deciziei autorității emitente;</p> <p>e) în cazul în care se referă la o legătură, Autoritatea Feroviară se adresează organizației emitente și solicită fie efectuarea unei noi inspecții, fie suspendarea legăturii;</p> <p>f) interzice mecanicilor de locomotivă să opereze pe rețeaua feroviară națională până la primirea raportului organizației emitente.</p> <p>(5) Dacă Autoritatea Feroviară constată că un anumit mecanic de locomotivă nu îndeplinește condițiile art. 122 din prezentul Cod, acestuia îi retrage permisul mecanicului de locomotivă până la înlăturarea cauzelor.</p> <p>(6) Activitatea de control a Autorității Feroviare se efectuează în conformitate cu prevederile Legii 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>
<p>(1) Măsurile destinate să modifice elemente esențiale ale prezentei directive prin adaptarea anexelor la progresul științific și tehnic, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control, menționată la articolul 32 alineatul (3). Din motive imperative de urgență, Comisia poate să utilizeze procedura de urgență menționată la articolul 32 alineatul (4).</p> <p>(2) În cazul în care adaptările se referă la sănătatea și condițiile de siguranță sau competențele profesionale, Comisia va asigura consultarea partenerilor sociali înainte de pregătirea acestora.</p> <p>Articolul 32 Comitetul</p> <p>(1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE.</p>	<p>Articolul 30 Sanctiuni</p> <p>Fără a aduce atingere oricărui altor sancțiuni sau proceduri stabilite de prezenta directivă, statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale, nediscriminatorii și cu efect de descurajare. Statele membre notifică Comisia cu privire la aceste norme până cel mai târziu la data specificată la articolul 36 alineatul (1) primul paragraf și notifică Comisia fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.</p> <p>CAPITOLUL X PREVEDERI FINALE</p> <p>Articolul 31 Adaptarea anexelor</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>

<p>(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.</p> <p>(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.</p> <p>(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.</p>			
<p>Raportul</p> <p>Agencia evaluează evoluția certificării mecanismilor de locomotivă în conformitate cu prezenta directivă. Aceasta transmite Comisiei, nu mai târziu de patru ani de la adoptarea parametrilor de bază ai registrelor, prevăzuți la articolul 22 alineatul (4), un raport care conține, unde este cazul, îmbunătățirile care trebuie aduse sistemului în ceea ce privește:</p> <p>(a) procedura de emitere a permiselor și a certificatelor;</p> <p>(b) acreditarea centrelor de formare și a examinatorilor;</p> <p>(c) sistemul de calitate instituit de autoritățile competente;</p> <p>(d) recunoașterea reciprocă a certificatelor;</p> <p>(e) caracterul adecvat al cerințelor de formare precizate în anexele IV, V și VI în raport cu structura pieței și categoriile menționate la articolul 4 alineatul (2) litera (a);</p> <p>(f) interconectarea registrelor și mobilitatea pe piața forței de muncă.</p> <p>În plus, în acest raport, agenția poate recomanda măsuri privind examinarea teoretică și practică a cunoștințelor profesionale ale solicitanților de certificate armonizate pentru material rulant și infrastructura relevantă, dacă este cazul.</p> <p>Comisia ia măsurile corespunzătoare pe baza acestor recomandări și propune modificări la prezenta directivă, dacă este necesar.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Articolul 34</p> <p>Utilizarea cardurilor cu memorie</p> <p>Agencia examinează în termen de 4 decembrie 2012 posibilitatea de a folosi un card cu memorie care combină permisul și certificatele prevăzute la articolul 4 și pregătește o analiză a costurilor în raport cu beneficiile aduse de acesta.</p> <p>Măsurile destinate să modifice elementele necesare ale prezentei directive privind specificațiile tehnice și de funcționare ale unui astfel de card cu memorie sunt adoptate în baza unui proiect elaborat de agenție și în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3).</p> <p>În cazul în care punerea în aplicare a cardului cu memorie nu presupune nicio modificare a textului directivei sau a anexelor la aceasta, specificațiile cardului cu memorie sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2).</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Articolul 35</p> <p>Cooperarea</p> <p>Statele membre își acordă reciproc asistență la punerea în aplicare a prezentei directive. Autoritățile competente cooperează în timpul acestei faze a punerii în aplicare. Agenția asistă această cooperare și organizează întâlniri corespunzătoare cu reprezentanții autorităților competente.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Articolul 36</p> <p>Punerea în aplicare</p> <p>(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 4 decembrie 2009. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.</p> <p>Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenia trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.</p> <p>(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.</p> <p>(3) Obligațiile de transpunere și punere în aplicare ale prezentei directive nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriul acestora nu există un sistem feroviar.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Articolul 37</p> <p>Aplicarea treptată și perioadele de tranziție</p> <p>Prezenta directivă se aplică treptat, după cum se indică mai jos.</p> <p>1. Registrele la care se face referire în articolul 22 trebuie create în termen de doi ani de la data adoptării parametrilor de bază ai registrelor prevăzute la articolul 22 alineatul (4).</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>2. (a) În termen de doi ani de la data adopției parametrilor de bază ai registrelor, prevăzute la articolul 22 alineatul (4), certificatele sau permisele sunt emise în conformitate cu prezenta directivă mecanicilor care efectuează servicii transfrontaliere, de cabotaj sau de transport de marfă în alt stat membru sau care lucrează în cel puțin două state membre, fără a se aduce atingere prevederilor de la punctul 3.</p> <p>De la aceeași dată, toți mecanicii de locomotivă care efectuează serviciile enumerate mai sus, inclusiv cei care nu au primit încă un permis sau un certificat în conformitate cu prezenta directivă, se supun verificărilor periodice prevăzute la articolul 16.</p> <p>(b) În termen de doi ani de la crearea registrelor menționate la punctul 1, toate permisele și certificatele noi sunt emise în conformitate cu prezenta directivă, fără a se aduce atingere prevederilor de la punctul 3.</p> <p>(c) În termen de șapte ani de la crearea registrelor prevăzute la punctul 1, toți mecanicii trebuie să dețină permise și certificate în conformitate cu prezenta directivă. Organismele emitente iau în considerare toate competențele profesionale deja obținute de fiecare mecanic astfel încât această cerință să nu genereze costuri administrative și financiare inutile. Drepturile de conducere a trenurilor acordate anterior mecanicilor de locomotivă sunt păstrate pe cât posibil. Organismele emitente pot decide totuși, pentru mecanici individuali sau pentru grupuri de mecanici, după cum este cazul, că sunt necesare examinări și/sau formări suplimentare pentru obținerea de permise și/sau certificate în baza prezentei directive.</p>		
<p>3. Mecanicii autorizați să conducă în conformitate cu prevederile care s-au aplicat anterior aplicării prevederilor prezentei directive în baza punctului 2 litera (a) sau (b) își pot continua activitățile profesionale pe baza drepturilor lor și fără a aplica prevederile prezentei directive timp de până la șapte ani de la crearea registrelor prevăzute la punctul 1.</p> <p>În cazul ucenicilor care au început un program aprobat de instructor și formare sau un curs aprobat în cazul aplicării prevederilor prezentei directive în termenul punctului 2 litera (a) sau (b), statele membre pot acorda certificate acestor ucenici în conformitate cu prevederile naționale existente.</p>		
<p>Pentru mecanicii și ucenicii menționați la prezentul punct și în cazuri excepționale, autoritatea sau autoritățile competente implicate pot acorda scutiri de la cerințele medicale stabilite în anexa II. Valabilitatea oricărui permis emis cu o astfel de scutire este limitată la teritoriul statelor membre respective.</p> <p>4. Autoritățile competente, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură asigură aplicarea treptată a verificărilor periodice corespunzătoare celor prevăzute la articolul 16 pentru mecanicii care nu au permise și certificate în conformitate cu prezenta directivă.</p> <p>5. La solicitarea unui stat membru, Comisia solicită agenției, în consultare cu acel stat membru, să efectueze o analiză a costurilor în raport cu beneficiile a aplicației prevederilor conținute în prezenta directivă pentru a-i forma pe mecanicii de locomotivă care își desfășoară activitatea exclusiv pe teritoriul aceluși stat membru. Analiza costurilor în raport cu beneficiile acoperă o perioadă de 10 ani. Analiza costurilor în raport cu beneficiile este transmisă Comisiei în termen de doi ani de la data creării registrelor prevăzute la punctul 1.</p> <p>Dacă analiza costurilor în raport cu beneficiile arată că costurile aplicării prevederilor prezentei directive cu privire la acești mecanici de locomotivă depășesc beneficiile, Comisia, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2), adoptă o decizie în termen de șase luni de la data transmiterii rezultatelor acestei analize a costurilor în raport cu beneficiile. Se poate decide că prevederile de la punctul 2 litera (b) și (c) din prezentul articol nu trebuie aplicate acelor mecanici de locomotivă pentru o perioadă de până la 10 ani pe teritoriul statelor membre respective.</p> <p>Cel târziu cu 24 de luni înainte de expirarea acestei perioade de scutire temporară, Comisia, luând în considerare evoluțiile notabile din sectorul feroviar în statul membru respectiv, poate solicita agenției, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2), să desfășoare încă o analiză a costurilor în raport cu beneficiile, care va fi transmisă Comisiei cu cel mult 12 luni înainte de data expirării acestui termen de scutire temporară. Comisia ia o decizie în conformitate cu procedura descrisă în al doilea paragraf al prezentului punct.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Articolul 38 Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p> <p>Articolul 39 Prezenta directivă se adresează statelor membre.</p>

<p style="text-align: center;">ANEXA I PERMISUL MODEL COMUNITAR ȘI CERTIFICATUL COMPLEMENTAR ARMONIZAT</p> <p>1. CARACTERISTICILE PERMISULUI Caracteristicile fizice ale permisului mecanicului de locomotivă trebuie să fie conforme standardelor ISO 7810 și 7816-1. Cardul trebuie fabricat din polycarbonat. Metodele de verificare a caracteristicilor permiselor de conducere pentru a se asigura dacă respectă standardele internaționale trebuie să respecte standardul ISO 10373.</p> <p>2. CONȚINUTUL PERMISULUI Rectoal permisului trebuie să conțină: (a) numele. Permis de mecanic de locomotivă" tipărite cu caractere mari în limba sau limbile statului membru care emite permisul; (b) numele statului membru care emite permisul; (c) semnul distinctiv al statului membru care emite permisul, în conformitate cu codul ISO 3166 al țării, tipărit în negru într-un dreptunghi albastru și încercuit de 12 stele galbene; (d) informații specifice permisului emis, numerotate după cum urmează: (i) numele de familie al titularului; (ii) prenumele titularului; (iii) data și locul nașterii titularului; (iv) data emiterii permisului; — data expirării permisului; — numele autorității emitente; — numărul de identificare atribuit angajantului de către angajator (opțional); — numărul permisului care permite accesul la datele din registrul național; (v) fotografia titularului; (vi) semnătura titularului; (vii) domiciliul permanent sau adresa poștală a titularului (opțional); (viii)</p> <p>(e) cuvintele „modelul Comunităților Europene” în limba sau limbile statului membru emitent al permisului și cuvintele „Permis de mecanic de locomotivă” în celelalte limbi comunitare, tipărite cu galben și formând fundalul permisului; (f) culorile de referință: albastru: albastru reflex Pantone; galben: galben Pantone; —</p> <p>(g) informații suplimentare sau restricții medicale la utilizare, impuse de o autoritate competentă în conformitate cu anexa II, sub formă de coduri. Aceste coduri vor fi stabilite de Comisie, conform procedurii de reglementare menționate la articolul 32 alineatul (2), pe baza unei recomandări de la agenție.</p> <p>3. CERTIFICATUL Certificatul trebuie să conțină: (a) numele de familie al titularului; (b) prenumele titularului; (c) data și locul nașterii titularului; (d) — data emiterii certificatului; — data expirării certificatului; — numele autorității emitente; — numărul de identificare atribuit angajantului de către angajator (opțional); — numărul permisului care permite accesul la datele din registrul național; (e) fotografia titularului; (f) semnătura titularului; (g) domiciliul permanent sau adresa poștală a titularului (opțional); (h) numele și adresa întreprinderii feroviare sau a gestionarului de infrastructură pentru care titularul are dreptul de a conduce trenuri; (i) categoria în care titularul este îndreptățit să conducă; (j) tipul sau tipurile de material rulant pe care titularul este autorizat să îl conducă; (k) infrastructura pe care titularul este autorizat să conducă; (l) orice informații suplimentare sau restricții; (m) cunoștințele lingvistice.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Transparența va fi realizată prin aprobarea Regulamentului de certificare a mecanicilor de locomotivă ulterior adoptării prezentului Cod, planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>
---	---------------------	---

<p>4. INFORMAȚII MINIME CONȚINUTE ÎN REGISTRELE NAȚIONALE</p> <p>(a) Informații privind permisul: Toate informațiile care apar pe permis plus informațiile privind cerințele de verificare stabilite la articolele 11 și 16.</p> <p>(b) Informații privind certificatul: Toate informațiile care apar pe certificat plus informațiile privind cerințele de verificare stabilite la articolele 12, 13 și 16.</p>				
<p style="text-align: center;">ANEXA II</p> <p style="text-align: center;">CERINȚE MEDICALE</p> <p>1. CERINȚE GENERALE</p> <p>1.1. Mecanicii trebuie să nu sufere de nicio boală și să nu ia niciun medicament și nicio substanță care pot provoca:</p> <ul style="list-style-type: none"> — o pierdere bruscă a cunoștinței; — o reducere a atenției sau a concentrării; — incapacitate bruscă; — pierderea echilibrului sau a coordonării; — limitarea semnificativă a mobilității. <p>1.2. Vederea</p> <p>Trebuie îndeplinite următoarele cerințe privind vederea:</p> <ul style="list-style-type: none"> — acuitatea vizuală la distanță cu sau fără ajutor: 1.0; minimum 0.5 pentru ochiul mai slab; — lentile corectoare maximum: hipermetropie + 5/miopic - 8. Dereglările sunt autorizate în cazuri excepționale și după obținerea opiniei unui oftalmolog. Apoi medicul ia decizia; — vederea la apropiere și la distanță medie: suficientă, cu sau fără ajutor; — lentilele de contact și ochelarii sunt autorizați dacă sunt verificați periodic de un specialist; — vederea normală în culori: folosirea unui test recunoscut, cum ar fi Ishihara, ca și a altui test recunoscut, dacă este necesară; — câmpul vizual: complet; — vederea cu ambii ochi: existentă; nu este necesară dacă persoana are experiență de adaptare adecvată și de compensare suficientă. Numai dacă a pierdut vederea binoculară după începerea serviciului; — vederea binoculară: existentă; — recunoașterea semnalelor color: testul trebuie să se bazeze pe recunoașterea culorilor unice, și nu pe diferențele relative; — sensibilitate la contrast: bună; — nicio boală de ochi progresivă; — implanturile de lentile intraoculare, keratomiile și keratectomiile sunt permise numai cu condiția să fie verificate în fiecare an sau la intervale stabilite de medic; — capacitatea de a suporta lumina intensă; — lentilele de contact colorate și lentilele fotocromice nu sunt permise. Lentilele cu filtru UV sunt permise. <p>1.3. Cerințe privind auzul și vorbirea</p> <p>1.3.1. Cerințe confirmate de o audiogramă, adică:</p> <ul style="list-style-type: none"> — auz suficient pentru a purta o discuzie telefonică și pentru a putea auzi sunete de avertizare și mesaje radio. <p>Următoarele valori trebuie considerate orientative:</p> <ul style="list-style-type: none"> — deficiența de auz nu trebuie să fie mai mare de 40 dB la 500 și 1 000 Hz; — deficiența de auz nu trebuie să fie mai mare de 45 dB la 2 000 Hz pentru urchea care are cea mai slabă conducere acustică a sunetului; — nicio anomalie a sistemului vestibular; — nicio boală cronică care afectează capacitatea de vorbire (dată fiind necesitatea de a transmite mesaje tare și clar); — folosirea dispozitivelor de asistare a auzului este permisă în cazuri speciale. <p>1.4. Sarcina</p> <p>În cazul unei toleranțe scăzute sau al unei probleme patologice, sarcina trebuie considerată a fi un motiv pentru excluderea temporară a mecanicilor. Prevederile legale care protejează femeile mecanic gravide trebuie aplicate.</p> <p>2. CONȚINUTUL MINIM AL EXAMENULUI CARE PRECEDĂ NUMIREA</p> <p>2.1. Examinările medicale:</p> <ul style="list-style-type: none"> — un examen medical general; — examinări ale funcțiilor senzoriale (vedere, auz, percepția culorilor); 		<p>Incompatibil</p>	<p>Transparența va fi realizată prin aprobarea Regulamentului de certificare a mecanicilor de locomotivă ulterior adoptării prezentului Cod, planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>	

<p>— teste de sânge sau de urină, testarea între altele pentru diabetul mellitus, în măsura în care sunt necesare pentru a evalua aptitudinile fizice ale candidatului;</p> <p>— o electrocardiogramă (ECG) în condiții de repaos;</p> <p>— teste pentru detectarea substanțelor psihotrope, cum ar fi drogurile ilegale sau medicamentele psihotrope, precum și a abuzului de alcool, care pun sub semnul întrebării capacitatea profesională;</p> <p>— cognitive: atenția și concentrarea; de memorie; de percepție; de logică;</p> <p>— de comunicare;</p> <p>— psihomotorii: pentru timpul de reacție, coordonarea mâinilor.</p> <p>2.2. Examinările psihologice ocupaționale</p> <p>Scopul examinărilor psihologice ocupaționale este de a ajuta în procesul de angajare și gestionare a personalului. La determinarea conținutului evaluării psihologice, examinarea trebuie să evalueze dacă mecanicul solicitant nu are deficiențe psihologice ocupaționale clar stabilite, în special în ceea ce privește aptitudinile operaționale sau orice factor relevant al personalității, care pot interfera cu exercitarea în siguranță a îndatoririlor.</p> <p>3. EXAMINĂRILE PERIODICE DUPĂ NUMIRE</p> <p>3.1. Frecvența</p> <p>Examinările medicale (apținând fizice) trebuie să aibă loc la interval de trei ani până la vârsta de 55 de ani și apoi anual.</p> <p>În plus față de această frecvență, medicul acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 trebuie să evalueze frecvența examinărilor dacă sănătatea salariaților o cere.</p> <p>Fără a aduce atingere articolului 16 alineatul (1), o examinare medicală corespunzătoare trebuie desfășurată când există motive pentru a bănuți că un titular de permis san certificat nu mai îndeplinește cerințele medicale stabilite în secțiunea I a anexei II.</p> <p>Starea fizică trebuie verificată regulat și după orice accident de muncă sau orice perioadă de concediu în urma unui accident implicând persoane. Medicul acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 poate decide să evalueze un control medical suplimentar corespunzător, în special după o perioadă de cel puțin 30 de zile de concediu medical. Angajatul trebuie să îi ceară medicului acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 să verifice starea fizică a mecanicului dacă angajatul a trebuit să îl retragă pe mecanic din serviciu din motive de siguranță.</p> <p>3.2. Conținutul minim al controlului medical periodic</p> <p>Dacă mecanicul îndeplinește criteriile necesare pentru examinarea care se desfășoară înaintea număririi, controalele periodice trebuie să includă cel puțin:</p> <ul style="list-style-type: none"> — un control medical general; — un control al funcțiilor senzoriale (vedere, auz, percepția cutivă); — analize de sânge sau urină pentru a identifica diabetul mellitus și alte boli sugerate de examenul clinic; — analize pentru detectarea drogurilor dacă există indicii clinice. <p>În plus, pentru mecanicii în vârstă de peste 40 de ani, este necesar, de asemenea, un ECG în condiții de repaos.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Transparența va fi realizată prin aprobarea Regulamentului de certificare a mecanicilor locomotivă ulterior adoptării prezentului Cod, planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>
<p>— teste de sânge sau de urină, testarea între altele pentru diabetul mellitus, în măsura în care sunt necesare pentru a evalua aptitudinile fizice ale candidatului;</p> <p>— o electrocardiogramă (ECG) în condiții de repaos;</p> <p>— teste pentru detectarea substanțelor psihotrope, cum ar fi drogurile ilegale sau medicamentele psihotrope, precum și a abuzului de alcool, care pun sub semnul întrebării capacitatea profesională;</p> <p>— cognitive: atenția și concentrarea; de memorie; de percepție; de logică;</p> <p>— de comunicare;</p> <p>— psihomotorii: pentru timpul de reacție, coordonarea mâinilor.</p> <p>2.2. Examinările psihologice ocupaționale</p> <p>Scopul examinărilor psihologice ocupaționale este de a ajuta în procesul de angajare și gestionare a personalului. La determinarea conținutului evaluării psihologice, examinarea trebuie să evalueze dacă mecanicul solicitant nu are deficiențe psihologice ocupaționale clar stabilite, în special în ceea ce privește aptitudinile operaționale sau orice factor relevant al personalității, care pot interfera cu exercitarea în siguranță a îndatoririlor.</p> <p>3. EXAMINĂRILE PERIODICE DUPĂ NUMIRE</p> <p>3.1. Frecvența</p> <p>Examinările medicale (apținând fizice) trebuie să aibă loc la interval de trei ani până la vârsta de 55 de ani și apoi anual.</p> <p>În plus față de această frecvență, medicul acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 trebuie să evalueze frecvența examinărilor dacă sănătatea salariaților o cere.</p> <p>Fără a aduce atingere articolului 16 alineatul (1), o examinare medicală corespunzătoare trebuie desfășurată când există motive pentru a bănuți că un titular de permis san certificat nu mai îndeplinește cerințele medicale stabilite în secțiunea I a anexei II.</p> <p>Starea fizică trebuie verificată regulat și după orice accident de muncă sau orice perioadă de concediu în urma unui accident implicând persoane. Medicul acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 poate decide să evalueze un control medical suplimentar corespunzător, în special după o perioadă de cel puțin 30 de zile de concediu medical. Angajatul trebuie să îi ceară medicului acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 să verifice starea fizică a mecanicului dacă angajatul a trebuit să îl retragă pe mecanic din serviciu din motive de siguranță.</p> <p>3.2. Conținutul minim al controlului medical periodic</p> <p>Dacă mecanicul îndeplinește criteriile necesare pentru examinarea care se desfășoară înaintea număririi, controalele periodice trebuie să includă cel puțin:</p> <ul style="list-style-type: none"> — un control medical general; — un control al funcțiilor senzoriale (vedere, auz, percepția cutivă); — analize de sânge sau urină pentru a identifica diabetul mellitus și alte boli sugerate de examenul clinic; — analize pentru detectarea drogurilor dacă există indicii clinice. <p>În plus, pentru mecanicii în vârstă de peste 40 de ani, este necesar, de asemenea, un ECG în condiții de repaos.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Transparența va fi realizată prin aprobarea Regulamentului de certificare a mecanicilor locomotivă ulterior adoptării prezentului Cod, planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>
<p>— teste de sânge sau de urină, testarea între altele pentru diabetul mellitus, în măsura în care sunt necesare pentru a evalua aptitudinile fizice ale candidatului;</p> <p>— o electrocardiogramă (ECG) în condiții de repaos;</p> <p>— teste pentru detectarea substanțelor psihotrope, cum ar fi drogurile ilegale sau medicamentele psihotrope, precum și a abuzului de alcool, care pun sub semnul întrebării capacitatea profesională;</p> <p>— cognitive: atenția și concentrarea; de memorie; de percepție; de logică;</p> <p>— de comunicare;</p> <p>— psihomotorii: pentru timpul de reacție, coordonarea mâinilor.</p> <p>2.2. Examinările psihologice ocupaționale</p> <p>Scopul examinărilor psihologice ocupaționale este de a ajuta în procesul de angajare și gestionare a personalului. La determinarea conținutului evaluării psihologice, examinarea trebuie să evalueze dacă mecanicul solicitant nu are deficiențe psihologice ocupaționale clar stabilite, în special în ceea ce privește aptitudinile operaționale sau orice factor relevant al personalității, care pot interfera cu exercitarea în siguranță a îndatoririlor.</p> <p>3. EXAMINĂRILE PERIODICE DUPĂ NUMIRE</p> <p>3.1. Frecvența</p> <p>Examinările medicale (apținând fizice) trebuie să aibă loc la interval de trei ani până la vârsta de 55 de ani și apoi anual.</p> <p>În plus față de această frecvență, medicul acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 trebuie să evalueze frecvența examinărilor dacă sănătatea salariaților o cere.</p> <p>Fără a aduce atingere articolului 16 alineatul (1), o examinare medicală corespunzătoare trebuie desfășurată când există motive pentru a bănuți că un titular de permis san certificat nu mai îndeplinește cerințele medicale stabilite în secțiunea I a anexei II.</p> <p>Starea fizică trebuie verificată regulat și după orice accident de muncă sau orice perioadă de concediu în urma unui accident implicând persoane. Medicul acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 poate decide să evalueze un control medical suplimentar corespunzător, în special după o perioadă de cel puțin 30 de zile de concediu medical. Angajatul trebuie să îi ceară medicului acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 să verifice starea fizică a mecanicului dacă angajatul a trebuit să îl retragă pe mecanic din serviciu din motive de siguranță.</p> <p>3.2. Conținutul minim al controlului medical periodic</p> <p>Dacă mecanicul îndeplinește criteriile necesare pentru examinarea care se desfășoară înaintea număririi, controalele periodice trebuie să includă cel puțin:</p> <ul style="list-style-type: none"> — un control medical general; — un control al funcțiilor senzoriale (vedere, auz, percepția cutivă); — analize de sânge sau urină pentru a identifica diabetul mellitus și alte boli sugerate de examenul clinic; — analize pentru detectarea drogurilor dacă există indicii clinice. <p>În plus, pentru mecanicii în vârstă de peste 40 de ani, este necesar, de asemenea, un ECG în condiții de repaos.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Transparența va fi realizată prin aprobarea Regulamentului de certificare a mecanicilor locomotivă ulterior adoptării prezentului Cod, planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>

<p>--- dobândirea cunoștințelor și a procedurilor privind tehnologiile de căi ferate, inclusiv principiile de siguranță și raționamentele care stau la baza regulamentelor operaționale; dobândirea cunoștințelor și deprinderile procedurilor privind riscurile legate de funcționarea căilor ferate și diversele mijloace care trebuie folosite pentru combaterea acestora; dobândirea cunoștințelor și deprinderile procedurilor privind principiile care guvernează unul sau mai multe regimuri de operare a căilor ferate; dobândirea cunoștințelor și deprinderile procedurilor privind trenurile, compunerea acestora și cerințele tehnice privind unitățile de tracțiune, vagoanele de marfă și de pasageri și alte tipuri de material rulant.</p> <p>In special, mecanicii trebuie să poată:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- să înțeleagă cerințele specifice pentru profesia de mecanic, importanța acesteia și cerințele profesionale și personale (perioade lungi de muncă, depărtarea de casă etc.); --- să aplice regulile de siguranță a personalului; --- să identifice materialul rulant; --- să cunoască și să aplice o metodă de lucru în mod precis; --- să identifice documentațiile de referință și de utilizare (manualul de proceduri și manualul de linii, astfel cum este definit în STI „Operațiuni”, manualul mecanicului, manualul de depanare etc.); --- să își însușească comportamente compatibile cu responsabilitățile esențiale pentru siguranță; --- să identifice procedurile aplicabile accidentelor în care au fost implicate persoane; --- să distingă riscurile legate de funcționarea căilor ferate în general; --- să cunoască principiile care guvernează siguranța traficului; --- să aplice principiile de bază ale electrotehnologiei. 	<p>de certificare a mecanicilor de locomotivă ulterioară adoptării prezentului Cod, planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>	<p>Incompatibili</p>	<p>Transpunerea va fi realizată prin aprobarea Regulamentului de certificare a mecanicilor de locomotivă ulterioară adoptării prezentului Cod, planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>
<p>--- dobândirea cunoștințelor și a procedurilor privind tehnologiile de căi ferate, inclusiv principiile de siguranță și raționamentele care stau la baza regulamentelor operaționale; dobândirea cunoștințelor și deprinderile procedurilor privind riscurile legate de funcționarea căilor ferate și diversele mijloace care trebuie folosite pentru combaterea acestora; dobândirea cunoștințelor și deprinderile procedurilor privind principiile care guvernează unul sau mai multe regimuri de operare a căilor ferate; dobândirea cunoștințelor și deprinderile procedurilor privind trenurile, compunerea acestora și cerințele tehnice privind unitățile de tracțiune, vagoanele de marfă și de pasageri și alte tipuri de material rulant.</p> <p>In special, mecanicii trebuie să poată:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- să înțeleagă cerințele specifice pentru profesia de mecanic, importanța acesteia și cerințele profesionale și personale (perioade lungi de muncă, depărtarea de casă etc.); --- să aplice regulile de siguranță a personalului; --- să identifice materialul rulant; --- să cunoască și să aplice o metodă de lucru în mod precis; --- să identifice documentațiile de referință și de utilizare (manualul de proceduri și manualul de linii, astfel cum este definit în STI „Operațiuni”, manualul mecanicului, manualul de depanare etc.); --- să își însușească comportamente compatibile cu responsabilitățile esențiale pentru siguranță; --- să identifice procedurile aplicabile accidentelor în care au fost implicate persoane; --- să distingă riscurile legate de funcționarea căilor ferate în general; --- să cunoască principiile care guvernează siguranța traficului; --- să aplice principiile de bază ale electrotehnologiei. 	<p>de certificare a mecanicilor de locomotivă ulterioară adoptării prezentului Cod, planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>	<p>Incompatibili</p>	<p>Transpunerea va fi realizată prin aprobarea Regulamentului de certificare a mecanicilor de locomotivă ulterioară adoptării prezentului Cod, planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>

ANEXA V

CUNOȘTINȚE PROFESIONALE PRIVIND MATERIALUL RULANT ȘI CERINȚELE PRIVIND CERTIFICATUL

După încheierea formării specifice privind materialul rulant, mecanicii trebuie să fie capabili să desfășoare următoarele sarcini:

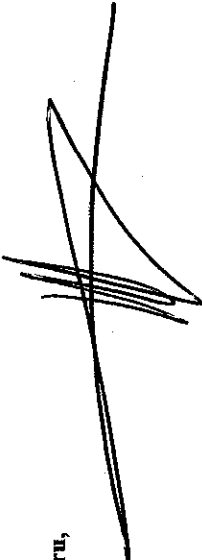
1. TESTE ȘI VERIFICĂRI ANTERIOARE PLECĂRII
 - Mecanicii trebuie să fie capabili:
 - să strângă documentele și echipamentele necesare;
 - să verifice capacitățile unității de tracțiune;
 - să verifice informațiile introduse în documentele de la bordul unității de tracțiune;
 - să asigure, prin efectuarea verificărilor și testelor precizate, că unitatea de tracțiune este capabilă de a furniza puterea de tracțiune necesară și că echipamentul de siguranță este funcțional;
 - să verifice disponibilitatea și funcționalitatea protecției recomandate și echipamentele de siguranță la predarea unei locomotive la începutul unei curse;
 - să efectueze orice operațiuni curente de întreținere preventivă.
2. CUNOAȘTEREA MATERIALULUI RULANT
 - Pentru a conduce o locomotivă, mecanicii trebuie să cunoască toate mecanismele de comandă și indicatoarele care le sunt puse la dispoziție, în special pe cele care privesc:
 - tracțiunea;
 - frânele;
 - elementele privind siguranța traficului.
 - Pentru a identifica și a localiza anomalii din materialul rulant, pentru a le raporta și a determina ce este necesar pentru a le repara, și, în anumite cazuri, pentru a acționa asupra lor, mecanicii trebuie să cunoască:
 - structurile mecanice;
 - echipamentul de suspensie și atașare;
 - mecanismul de rulare;
 - echipamentul de siguranță;
 - rezervoarele de combustibil, sistemul de alimentare, echipamentul de evacuare;
 - sensul senzelor din interior și exteriorul materialului rulant, în special simbolurile utilizate pentru transportul mărfurilor periculoase;
 - sistemele de înregistrare a cursei;
 - sistemele electrice și pneumatice;
 - colectarea sistemelor de curent și de înaltă tensiune;
 - echipamentele de comunicații (sistem radio de comunicații între tren și unitățile fixe etc.);
 - organizarea curselor;

<p>— componentele materialului rulant, utilitatea acestora și dispozitivele specifice materialului remorcat, în special sistemul de oprire a trenului prin evacuarea aerului din conducta de frână;</p> <p>— sistemul de frânare;</p> <p>— componentele specifice unităților de tracțiune;</p> <p>— lanțul de tracțiune, motoarele și transmisia.</p> <p>3. TESTAREA FRĂNELOR</p> <p>Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:</p> <p>— de a verifica și calcula, înainte de plecare, dacă puterea de frânare a trenului corespunde puterii de frânare necesare în cazul liniei respective, astfel cum se precizează în documentele vehiculului;</p> <p>— să verifice funcționarea diferitelor componente ale sistemului de frânare al unității de tracțiune și al trenului, după caz, înainte de plecare, la plecare și în timpul mersului.</p> <p>4. MODUL DE OPERARE ȘI VITEZA MAXIMĂ A TRENULUI ÎN RAPORT CU CARACTERISTICILE LINIEI</p> <p>Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:</p> <p>— de a reține informațiile care le-au fost transmise înainte de plecare;</p> <p>— de a determina tipul de mers și limita de viteză a trenului în funcție de limitele de viteză, condițiile atmosferice sau modificările la sistemul de semnalizare.</p> <p>5. CONDUCEREA TRENULUI ASTFEL ÎNCÂT SĂ NU SE DETERIOREZE INSTALAȚIILE SAU VEHICULELE</p> <p>Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:</p> <p>— de a utiliza sistemele de control disponibile în conformitate cu normele aplicabile;</p> <p>— de a porni trenul înăuntru cont de limitările de aderență și putere;</p> <p>— de a activa frânele la decelerări și opriri, ținând seama de materialul rulant și de instalații.</p> <p>6. ANOMALII</p> <p>Mecanicii trebuie:</p> <p>— să fie capabili să depisteze comportamente neobișnuite ale trenului;</p> <p>— să poată inspecta trenul și identifica indiciile anormalilor, să facă distincții între ele, să reacționeze după importanța relativă a acestora și să încerce să le remedieze, dând înalte priorități siguranței traficului feroviar și persoanelor;</p> <p>— să cunoască mijloacele disponibile de protecție și comunicare.</p> <p>7. INCIDENTE ȘI ACCIDENTE DE OPERARE, INCENDII ȘI ACCIDENTE SOLDATE CU ACCIDENTAREA PERSOANELOR</p> <p>Mecanicii trebuie:</p> <p>— să poată lua măsuri pentru a proteja trenul și a solicita asistență în cazul unui accident soldat cu accidentarea persoanelor aflate în tren;</p> <p>— să poată determina dacă trenul transportă mărfuri periculoase și să le identifice pe baza documentelor trenului și a listelor vagoanelor;</p> <p>— să cunoască procedurile privind evacuarea unui tren în caz de urgență.</p> <p>8. CONDIȚII PENTRU CONTINUAREA MERSULUI DUPĂ UN INCIDENT SOLDAT CU AVARIEREA MATERIALULUI RULANT</p> <p>După un incident, mecanicii trebuie să fie capabili de a evalua dacă vehiculul poate continua călătoria și în ce condiții, pentru a informa gestionarul de infrastructură în legătură cu acele condiții cât mai devreme posibil.</p> <p>Mecanicii trebuie să fie capabili de a determina dacă evaluarea din partea unui expert este necesară înainte ca trenul să continue.</p> <p>9. IMOBILIZAREA TRENULUI</p> <p>Mecanicii trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că trenul sau părți din acesta nu pornește și nu se mișcă în mod neașteptat, nici chiar în cele mai dificile condiții.</p> <p>În plus, mecanicii trebuie să aibă cunoștințe privind măsurile care pot opri un tren sau părți ale acestuia în cazul în care a început să se miște în mod neașteptat.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Transparența va fi realizată prin aprobarea Regulamentului de certificare a mecanicilor de locomotivă ulterior adoptării prezentului Cod.</p>
<p>— componentele materialului rulant, utilitatea acestora și dispozitivele specifice materialului remorcat, în special sistemul de oprire a trenului prin evacuarea aerului din conducta de frână;</p> <p>— sistemul de frânare;</p> <p>— componentele specifice unităților de tracțiune;</p> <p>— lanțul de tracțiune, motoarele și transmisia.</p> <p>3. TESTAREA FRĂNELOR</p> <p>Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:</p> <p>— de a verifica și calcula, înainte de plecare, dacă puterea de frânare a trenului corespunde puterii de frânare necesare în cazul liniei respective, astfel cum se precizează în documentele vehiculului;</p> <p>— să verifice funcționarea diferitelor componente ale sistemului de frânare al unității de tracțiune și al trenului, după caz, înainte de plecare, la plecare și în timpul mersului.</p> <p>4. MODUL DE OPERARE ȘI VITEZA MAXIMĂ A TRENULUI ÎN RAPORT CU CARACTERISTICILE LINIEI</p> <p>Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:</p> <p>— de a reține informațiile care le-au fost transmise înainte de plecare;</p> <p>— de a determina tipul de mers și limita de viteză a trenului în funcție de limitele de viteză, condițiile atmosferice sau modificările la sistemul de semnalizare.</p> <p>5. CONDUCEREA TRENULUI ASTFEL ÎNCÂT SĂ NU SE DETERIOREZE INSTALAȚIILE SAU VEHICULELE</p> <p>Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:</p> <p>— de a utiliza sistemele de control disponibile în conformitate cu normele aplicabile;</p> <p>— de a porni trenul înăuntru cont de limitările de aderență și putere;</p> <p>— de a activa frânele la decelerări și opriri, ținând seama de materialul rulant și de instalații.</p> <p>6. ANOMALII</p> <p>Mecanicii trebuie:</p> <p>— să fie capabili să depisteze comportamente neobișnuite ale trenului;</p> <p>— să poată inspecta trenul și identifica indiciile anormalilor, să facă distincții între ele, să reacționeze după importanța relativă a acestora și să încerce să le remedieze, dând înalte priorități siguranței traficului feroviar și persoanelor;</p> <p>— să cunoască mijloacele disponibile de protecție și comunicare.</p> <p>7. INCIDENTE ȘI ACCIDENTE DE OPERARE, INCENDII ȘI ACCIDENTE SOLDATE CU ACCIDENTAREA PERSOANELOR</p> <p>Mecanicii trebuie:</p> <p>— să poată lua măsuri pentru a proteja trenul și a solicita asistență în cazul unui accident soldat cu accidentarea persoanelor aflate în tren;</p> <p>— să poată determina dacă trenul transportă mărfuri periculoase și să le identifice pe baza documentelor trenului și a listelor vagoanelor;</p> <p>— să cunoască procedurile privind evacuarea unui tren în caz de urgență.</p> <p>8. CONDIȚII PENTRU CONTINUAREA MERSULUI DUPĂ UN INCIDENT SOLDAT CU AVARIEREA MATERIALULUI RULANT</p> <p>După un incident, mecanicii trebuie să fie capabili de a evalua dacă vehiculul poate continua călătoria și în ce condiții, pentru a informa gestionarul de infrastructură în legătură cu acele condiții cât mai devreme posibil.</p> <p>Mecanicii trebuie să fie capabili de a determina dacă evaluarea din partea unui expert este necesară înainte ca trenul să continue.</p> <p>9. IMOBILIZAREA TRENULUI</p> <p>Mecanicii trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că trenul sau părți din acesta nu pornește și nu se mișcă în mod neașteptat, nici chiar în cele mai dificile condiții.</p> <p>În plus, mecanicii trebuie să aibă cunoștințe privind măsurile care pot opri un tren sau părți ale acestuia în cazul în care a început să se miște în mod neașteptat.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Transparența va fi realizată prin aprobarea Regulamentului de certificare a mecanicilor de locomotivă ulterior adoptării prezentului Cod.</p>
		<p>ANEXA VI CUNOȘTINȚELE PROFESIONALE DE INFRASTRUCTURĂ ȘI CERINȚELE PRIVIND CERTIFICATUL</p> <p>Probleme legate de infrastructură</p> <p>1. TESTAREA FRĂNELOR</p> <p>Mecanicii trebuie să fie capabili de a verifica și calcula, înainte de plecare, dacă puterea de frânare a trenului corespunde puterii de frânare necesare în cazul liniei respective, astfel cum se precizează în documentele vehiculului.</p>

<p>2. TIPUL OPERĂRI ȘI VITEZA MAXIMĂ A TRENULUI CONFORM CARACTERISTICILOR LINIEI Mecanicii trebuie să aibă capacitatea: — de a reține informațiile care le-au fost transmise, ca, de exemplu, limitele de viteză sau modificările la sistemul de semnalizare; — de a determina tipul de mers și viteza maximă admisă a trenului pe baza caracteristicilor liniei.</p> <p>3. CUNOAȘTEREA LINIEI Mecanicii trebuie să fie capabili de a anticipa probleme și de a reacționa corespunzător în ceea ce privește siguranța și alte performanțe, cum ar fi punctualitatea și aspectele economice. Ca urmare, ei trebuie să aibă cunoștințe temeinice privind limitele de cale ferată și instalațiile de pe ruta acestora și de pe alte rute convenite.</p> <p>Următoarele aspecte sunt importante: — condițiile operaționale (modificările aduse liniilor, mersul în sens unic etc.); — desființarea unei verificări a rutei și consultarea documentelor relevante; — identificarea liniilor care pot fi utilizate pentru un anumit tip de mers; — regulile de trafic aplicabile și semnificația sistemului de semnalizare; — regimul operațiunilor; — sistemul de blocare și regulamentele asociate; — numele stațiilor și poziția și observarea de la distanță a stațiilor și a cabinelor de semnalizare pentru adaptarea corespunzătoare a operării; — semnalizarea tranziției între diferite sisteme de operare sau de furnizare a curentului electric;</p> <p>— limitele de viteză pentru diferitele categorii de trenuri conduse; — profilurile topografice; — condițiile speciale de frânare, de exemplu, pe liniile cu pante foarte abrupte; — funcții speciale de operare: semnale speciale, semne, condiții de plecare etc.</p> <p>4. REGULI DE SIGURANȚĂ Mecanicii trebuie să aibă capacitatea: — de a porni trenurile când toate condițiile necesare sunt îndeplinite (orar, ordin sau semnal de plecare, operarea semnalelor dacă este necesar etc.); — de a observa semnalele de pe rută și din cabină, de a le interpreta imediat și fără erori și de a acționa după cum s-a indicat; — de a conduce trenul în condiții de siguranță, conform unor moduri specifice de operare, de a aplica, dacă li s-a indicat, regimuri speciale, restricții temporare de viteză, mersul în sens opus, permișunța de a transmite semnale în caz de pericol, alternarea operațiunilor, întoarceri, mersul prin șantier etc.); — de a respecta opririle programate sau suplimentare și, dacă este necesar, de a desființa operațiunile suplimentare pentru pasageri în timpul acestor opriri, în special deschiderea și închiderea ușilor.</p> <p>5. CONDUCEREA TRENULUI Mecanicii trebuie să aibă capacitatea: — de a cunoaște poziția trenului pe linie în orice moment; — de a activa frâncile la decelerări și opriri, înăd seama de materialul rulant și de instalații; — de a adapta mersul trenului în conformitate cu orarul și ordinele date pentru economisirea energiei, luând în considerare caracteristicile unității de tracțiune, trenul, linia și mediul.</p> <p>6. ANOMALII Mecanicii trebuie să aibă capacitatea: — de a fi atenți, în măsura în care o permite operarea trenului, la întâmplări neobișnuite privind infrastructura și mediul: semnalele, liniile, rezerva de energie, trecerile la nivel, împrejurimile liniilor, alt trafic; — de a cunoaște distanțele particulare până la îndepărtarea obstacolelor; — de a informa gestionarul de infrastructură cât mai curând posibil în legătură cu locul și natura anomaliilor observate, asigurându-se că informațiile au fost înțelese; — de a lua în calcul infrastructura, de a asigura sau de a lua măsuri pentru a asigura siguranța traficului și a persoanelor, oricând este necesar.</p> <p>7. INCIDENTE ȘI ACCIDENTE DE OPERARE, INCENDII ȘI ACCIDENTE SOLDATE CU ACCIDENTAREA DE PERSOANE Mecanicii trebuie să aibă capacitatea: — de a lua măsuri pentru a proteja trenul și a solicita asistență în cazul unui accident soldat cu accidentarea de persoane.</p>	<p>Planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>	
--	---	--

<p>— de a determina unde să oprească trenul în cazul unui incendiu și de a facilita evacuarea pasagerilor, dacă este necesar;</p> <p>— de a furniza informații utile privind incendiul cât mai curând posibil, dacă incendiul nu poate fi ținut sub control de către mecanic singur;</p> <p>— de a informa gestionarul de infrastructură în legătură cu aceste condiții cât mai curând posibil;</p> <p>— de a evalua dacă infrastructura permite vehiculului să își continue mersul și în ce condiții.</p>				<p>8. TESTELE LINGVISTICE</p> <p>Mecanicii care trebuie să comunice cu gestionarii de infrastructură privind probleme esențiale de siguranță trebuie să aibă cunoștințe lingvistice în limba stabilită de gestionarul de infrastructură. Cunoștințele lingvistice trebuie să permită ca aceștia să poată comunica activ și eficient în situații normale, dificile și de urgență.</p> <p>Aceștia trebuie să fie capabili de a utiliza mesajete și metoda de comunicare precizată în STI „Operațiuni”. Mecanicii trebuie să fie capabili de a comunica conform tabelului 3 din tabelul următor:</p> <p>Nivelul de limbă și comunicare</p> <p>Capacitatea de exprimare orală într-o limbă poate fi divizată în cinci niveluri:</p> <table border="1" data-bbox="542 1411 909 2121"> <thead> <tr> <th>Nivelul</th> <th>Descrierea</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5</td> <td>— poate adapta modul de vorbire la orice interlocutor — poate exprima o părere — poate negocia — poate convinge — poate da sfaturi</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>— poate face față unor situații complet neprevăzute — poate formula presupuneri — poate exprima o părere motivată</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>— poate face față unor situații practice care presupun un element neprevăzut — poate descrie — poate purta o conversație simplă</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>— poate face față unei situații practice simple — poate pune întrebări — poate răspunde la întrebări</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>— poate vorbi folosind propoziții memorate</td> </tr> </tbody> </table>	Nivelul	Descrierea	5	— poate adapta modul de vorbire la orice interlocutor — poate exprima o părere — poate negocia — poate convinge — poate da sfaturi	4	— poate face față unor situații complet neprevăzute — poate formula presupuneri — poate exprima o părere motivată	3	— poate face față unor situații practice care presupun un element neprevăzut — poate descrie — poate purta o conversație simplă	2	— poate face față unei situații practice simple — poate pune întrebări — poate răspunde la întrebări	1	— poate vorbi folosind propoziții memorate
Nivelul	Descrierea															
5	— poate adapta modul de vorbire la orice interlocutor — poate exprima o părere — poate negocia — poate convinge — poate da sfaturi															
4	— poate face față unor situații complet neprevăzute — poate formula presupuneri — poate exprima o părere motivată															
3	— poate face față unor situații practice care presupun un element neprevăzut — poate descrie — poate purta o conversație simplă															
2	— poate face față unei situații practice simple — poate pune întrebări — poate răspunde la întrebări															
1	— poate vorbi folosind propoziții memorate															
<p>— de a determina unde să oprească trenul în cazul unui incendiu și de a facilita evacuarea pasagerilor, dacă este necesar;</p> <p>— de a furniza informații utile privind incendiul cât mai curând posibil, dacă incendiul nu poate fi ținut sub control de către mecanic singur;</p> <p>— de a informa gestionarul de infrastructură în legătură cu aceste condiții cât mai curând posibil;</p> <p>— de a evalua dacă infrastructura permite vehiculului să își continue mersul și în ce condiții.</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Incompatibil</p>	<p>Transpunerea va fi realizată prin aprobarea Regulamentului de certificare a mecanicilor de locomotivă ulterior adoptării prezentei Cod, planificat a fi aprobat în 2020-2021</p>												
<p>— de a determina unde să oprească trenul în cazul unui incendiu și de a facilita evacuarea pasagerilor, dacă este necesar;</p> <p>— de a furniza informații utile privind incendiul cât mai curând posibil, dacă incendiul nu poate fi ținut sub control de către mecanic singur;</p> <p>— de a informa gestionarul de infrastructură în legătură cu aceste condiții cât mai curând posibil;</p> <p>— de a evalua dacă infrastructura permite vehiculului să își continue mersul și în ce condiții.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Articolul 128. Examinările</p> <p>(1) Examinările și examinatorii numiți pentru verificarea calificărilor necesare se determină:</p> <p>a) pentru partea referitoare la permis: de către Autoritatea Feroviară atunci când se stabilește procedura care trebuie urmată pentru obținerea unui permis;</p> <p>b) pentru partea referitoare la legitimație: de către întreprinderea feroviară sau de Administratorul Infrastructurii la stabilirea procedurii pentru obținerea legitimațiilor;</p> <p>(2) Examinările sunt supravegheate de examinatori competenți, recunoscuți de Autoritatea Feroviară. Examinările sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese.</p> <p>(3) Evaluarea cunoștințelor despre infrastructură, inclusiv cunoașterea rutelor și regulile de funcționare, se efectuează de persoane sau organisme recunoscute de Autoritatea Feroviară.</p> <p>(4) Examinările sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interes, fără a aduce atingere posibilității ca examinatorul să aparțină întreprinderii feroviare sau Administratorului Infrastructurii care emite legitimația.</p> <p>(5) Alegerea examinatorilor și a examinărilor se efectuează conform criteriilor stabilite de Autoritatea Feroviară.</p> <p>(6) La finalul cursului de formare se organizează examinări teoretice și practice</p> <p>(7) Capacitatea de conducere a mecanicului de locomotivă este evaluată prin teste de conducere a trenului.</p> <p>FRECVENȚA EXAMENELOR</p> <p>Frecvența minimă a verificărilor periodice va fi după cum urmează:</p> <p>(a) cunoștințe lingvistice (numai pentru cei care nu sunt vorbitori nativi); la fiecare trei ani sau după o absență de mai mult de un an;</p> <p>(b) cunoștințe de infrastructură (inclusiv cunoștințe privind ruta și regulile de operare); la fiecare trei ani sau după o absență de mai mult de un an pe ruta respectivă;</p> <p>(c) cunoștințe de material rulant; la fiecare trei ani.</p>												

	(8) Pentru examinarea aplicării regulilor de circulație, regulilor operaționale și a performanțelor mecanicului de locomotivă în situații deosebit de dificile pot fi utilizate simulatoare.			
--	--	--	--	--



**Viceprim-ministru,
Ministru**

Andrei SPÎNU