

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 **Titlul prezentului act normativ**

LEGE
pentru modificarea și completarea Legii nr. 55/2006
privind siguranța feroviară

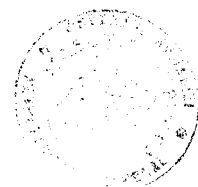
Secțiunea a 2-a **Motivul emiterii actului normativ**

Prezenta lege a fost elaborată în vederea transpunerii în totalitate a prevederilor Directivei 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 345 din 23 decembrie 2008.

1. Descrierea situației actuale

În anul 2004, Uniunea Europeană, în cadrul celui de-al doilea pachet feroviar a adoptat *Directiva 2004/49/CE 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 alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (Directiva privind siguranța feroviară)*, cu scopul armonizării la nivel comunitar a cerințelor de siguranță în transportul feroviar. Transpunerea și implementarea măsurilor prevăzute de această directivă s-a realizat prin adoptarea în legislația națională a *Legii 55/2006 privind siguranța feroviară*.

În scopul continuării procesului de armonizare la nivel comunitar a cerințelor de siguranță în transportul feroviar, în anul 2008, Uniunea Europeană a adoptat *Directiva 2008/110/CE de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare, denumită și Directiva privind siguranța feroviară*, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 345 din 23 decembrie 2008.



2. Schimbări preconizate	<p>Pentru transpunerea și implementarea Directivei 2008/110/CE de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare, este necesar a se adopta un proiect de act normativ pentru modificarea și completarea Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară.</p> <p>Proiectul de lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, reglementează în principal următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - definirea “deținătorilor” și a “entităților responsabile cu întreținerea” vehiculelor feroviare, cu instituirea obligației de înscriere a acestor informații în Registrul național al vehiculelor (RNV) , astfel cum se prevede la articolul 33 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate-reformare. - obligativitatea certificării entităților responsabile cu întreținerea și a sistemelor de întreținere a vehiculelor în domeniul feroviar. <p>Prezentul proiect de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară transpune în totalitate Directiva 2008/110/CE de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare.</p>
3. Alte informații	<p>Nu este cazul</p>
Secțiunea a 3-a Impactul socio-economic al proiectului de act normativ	
1. Impactul macro-economic Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect	
2. Impact asupra mediului de afaceri Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect	
3. Impact social Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect	
4. Impact asupra mediului Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect	
5. Alte informații Nu este cazul	



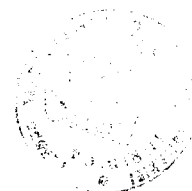
Secțiunea a 4- a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

-mii lei

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
<p>1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:</p> <p>a) buget de stat, din acesta:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) impozit pe profit</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) impozit pe venit</p> <p>b) bugete locale:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) impozit pe profit</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) contribuții de asigurări</p>						
<p>2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</p> <p>a) buget de stat, din acesta:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) cheltuieli de personal</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) bunuri și servicii</p> <p>b) bugete locale:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) cheltuieli de personal</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) bunuri și servicii</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) cheltuieli de personal</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) bunuri și servicii</p>						
<p>3. Impact financiar, plus/minus, din care:</p> <p>a) buget de stat</p> <p>b) bugete locale</p>						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						



5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare		
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare		
7. Alte informații		
Secțiunea a 5-a Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare		
1. Proiecte de acte normative în vigoare		
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie: Prezenta lege a fost elaborată în vederea transunerii în totalitate a prevederilor Directivei 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 345 din 23 decembrie 2008.		
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente: Nu este cazul		
4. Evaluarea conformității: Conformitatea este deplină		
Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării: Directiva 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 345 din 23 decembrie 2008.	Gradul de conformitate (se conformează /nu se conformează) Conformitatea este deplină	Comentarii



5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente:
Nu au fost identificate

6. Alte informații:
Nu este cazul

Secțiunea a 6-a
Consultări efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, instituite de cercetare și alte organisme implicate:
Proiectul de act normativ a fost supus dezbaterii în Comisia de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ:
Nu este cazul

3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative:
Nu este cazul

4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente:
Nu este cazul

5. Informații privind avizarea de către:

- a) Consiliul Legislativ
- b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării
- c) Consiliul Economic și Social
- d) Consiliul Concurenței
- e) Curtea de Conturi

Conform dispozițiile Legii 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, prezentul act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ cu avizul nr. 232/15.03.2010.
Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Curtea de Conturi.

6. Alte informații
Nu este cazul



Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ

Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ:

Proiectul de act normativ a fost publicat pe site-ul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii conform Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.

2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice:

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3. Alte informații

Secțiunea a 8-a

Măsuri de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale:

Nu sunt necesare măsuri de implementare suplimentare de pentru punerea în aplicare

2. Alte informații

Nu au fost identificate

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

EMIL BOC

The seal is circular with the text "ROMANIA" at the top and "PRIM-MINISTRU" at the bottom. In the center, there is a smaller emblem featuring a coat of arms and the text "ROMANIA" and "1989".

TABEL COMPARATIV

Proiect de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară

	<i>Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară</i>	<i>Proiect de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară</i>	Obs.
Art./ Para			
1	2	4	5
Art. 2 Alin. 2	<p>(2) Prezenta lege nu se aplică:</p> <p>a) metrourilor, tramvaielor și altor sisteme feroviare urbane;</p> <p>b) rețelelor care funcțional sunt separate de restul sistemului feroviar și care sunt destinate numai exploatarea unor servicii de călători locale, urbane sau suburbane, precum și operatorilor de transport feroviar care funcționează exclusiv pe aceste rețele;</p> <p>c) infrastructurii feroviare private, care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de mărfuri.</p>	<p>1. La articolul 2 alineatul (2), după litera c) se introduc două noi litere, litera d) și e), cu următorul cuprins:</p> <p>„(d) vehiculelor de patrimoniu care operează pe rețelele naționale, cu condiția să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță, în vederea asigurării unei circulații sigure a unor astfel de vehicule;</p> <p>(e) căilor ferate cu caracter de patrimoniu, de muzeu sau turistic, care operează pe rețele proprii, inclusiv atelierele, vehiculele și personalul.”;</p> <p>Alin. (4) Reglementarea activităților privind siguranța desfășurate pe rețelele de transport feroviar prevăzute la alin. (2) se face prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii</p>	
Art. 3	<p>În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:</p> <p>a) sistem feroviar - totalitatea subsistemelor pentru zone structurale și operaționale, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg;</p>	<p>2. La articolul 3 după litera u) se introduc trei noi litere, litera v), x) și z) cu următorul cuprins:</p> <p>„(v) „deținător” - persoana sau entitatea care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor , denumit în continuare RNV prevăzut la articolul 33 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate-reformare, denumită în continuare „Directiva</p>	

<p>b) administratorul infrastructurii - orice organism sau orice agent economic care are ca obiect principal de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, prevăzut la art. 1 alin. (10) din Ordonanța de urgență a Guvernului <u>nr. 12/1998</u> privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, incluzând și administrarea sistemelor de conducere a circulației, de control și de siguranță a infrastructurii. Funcțiile administratorului de infrastructură de pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate, în conformitate cu reglementările în vigoare, mai multor organisme sau agenți economici;</p> <p>c) operator de transport feroviar - orice agent economic cu capital de stat sau privat, prevăzut la art. 2 din Ordonanța Guvernului <u>nr. 89/2003</u> privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, aprobată cu modificări și completări prin Legea <u>nr. 8/2004</u>, a cărei activitate principală constă în efectuarea de prestații de transport de marfă și/sau de călători pe calea ferată, tracțiunea fiind asigurată în mod obligatoriu de acest agent economic. Acest termen include, de asemenea, și agenții economici care asigură numai tracțiunea;</p> <p>d) specificație tehnică pentru interoperabilitate, denumită în continuare S.T.I. - specificația care se referă la un subsistem sau parte a unui subsistem, cu scopul de a satisface cerințele esențiale și de a asigura interoperabilitatea la nivelul sistemelor de transport feroviar transeuropean de mare viteză și convențional, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003;</p> <p>e) obiective de siguranță comune, denumite în continuare O.S.C. - nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar, cum ar fi sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri, precum și de sistem ca întreg, exprimate în criteriile de acceptare a riscurilor;</p> <p>f) metode de siguranță comune, denumite în continuare M.S.C. - 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>privind interoperabilitatea sistemului feroviar”;</p> <p>(x) „entitate responsabilă cu întreținerea”- o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în RNV;</p> <p>(z) „vehicul” - un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau din una sau mai multe părți ale acestor subsisteme.</p>	
---	---	--

<p>g) autoritate de siguranță - organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta lege sau orice organism binațional căruia România și un stat membru al Uniunii Europene i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat pentru infrastructurile specializate transfrontaliere;</p> <p>h) norme naționale de siguranță - toate normele cuprinzând cerințe de siguranță feroviară impuse la nivel național în România și aplicabile la mai mult de un operator de transport feroviar, indiferent de organismul emitent;</p> <p>i) sistem de management al siguranței - organizarea și aranjamentele stabilite de un administrator de infrastructură sau de un operator de transport feroviar pentru a asigura administrarea sigură a operațiunilor sale;</p> <p>j) investigator principal - o persoană responsabilă de organizarea, conducerea și controlul desfășurării unei investigații;</p> <p>k) investigator - persoana care desfășoară activitatea de investigare;</p> <p>l) accident - un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat ori un lanț specific de asemenea evenimente, care are consecințe dăunătoare. Accidentele se împart în următoarele categorii distincte: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;</p> <p>m) accident grav - orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau la vătămarea gravă a 5 sau mai multe persoane ori producând pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței;</p> <p>n) pagube importante - pagubele care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un total de cel puțin 2 milioane euro;</p> <p>o) incident - orice eveniment, altul decât un accident sau un accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare;</p> <p>p) investigație - un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, stabilirea condițiilor, inclusiv determinarea cauzelor și,</p>		
--	--	--

	<p>dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;</p> <p>q) cauze - acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora, care au dus la accident sau incident;</p> <p>r) Agenția Feroviară Europeană - agenția Uniunii Europene pentru siguranță feroviară și interoperabilitate;</p> <p>s) organisme notificate - organismele care sunt responsabile cu evaluarea conformității sau a aptitudinii de utilizare a constituenților de interoperabilitate ori cu evaluarea procedurii Comisiei Europene pentru verificarea subsistemelor, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003;</p> <p>t) constituenți de interoperabilitate - orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate ori destinate încorporării într-un subsistem de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar de mare viteză ori convențional, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003. Conceptul de constituent acoperă atât obiectele corporale, cât și cele incorporale, cum ar fi programele de calculator.</p> <p>u) sistem feroviar urban - orice sistem de transport pe șine, altul decât metroul și tramvaiul, destinat transportului public local, exclusiv în perimetrul unei localități.</p>		
<p>Art. 4 Alin. 4</p>	<p>(4) Prevederile alin. (3) nu aduc atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, deținător de vagoane, prestator de servicii și fiecărei entități achizitoare, legate de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de operatorul de transport feroviar și/sau de administratorul de infrastructură.</p>	<p>4. La articolului 4 alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>“(4) Prevederile cuprinse la alin. (3) nu aduc atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, deținător, prestator de servicii și fiecărei entități achizitoare, legate de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de operatorul de transport feroviar și/sau de administratorul de infrastructură.”</p>	

<p>Art. 6 Alin. 3 lit. c</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLUL 6 Metode de siguranță comune</p> <p>(1) Un prim set de M.S.C., acoperind cel puțin metodele descrise la alin. (3) lit. a), va fi adoptat de Comisia Europeană înainte de 30 aprilie 2008, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), și se va publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Un al doilea set de M.S.C. acoperind restul de metode descrise la alin. (3) va fi adoptat de Comisia Europeană înainte de 30 aprilie 2010, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), și se va publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p> <p>(2) Proiectele de M.S.C. și proiectele de M.S.C. revizuite sunt elaborate de Agenția Feroviară Europeană, în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2). Proiectele de M.S.C. se bazează pe o examinare a metodelor existente în statele membre ale Uniunii Europene.</p> <p>(3) M.S.C. descriu modul în care nivelul de siguranță și atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță sunt evaluate prin elaborarea și definirea următoarelor elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) metode de evaluare a riscurilor; b) metode de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță, emise în conformitate cu art. 10 și 11; c) în măsura în care nu sunt încă acoperite de S.T.I., metode pentru a 	<p>5. La articolului 6 alineatul (3), litera c) se modifică și va avea următorul cuprins: „c) În măsura în care nu se află încă sub incidența STI, metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemului feroviar sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante.”</p>	

	<p>verifica dacă subsistemele structurale ale sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante.</p> <p>(4) M.S.C. sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), ținând seama de experiența dobândită din aplicarea lor și de dezvoltarea globală a securității feroviare și a obligațiilor statelor membre.</p> <p>(5) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului aprobă sau propune spre aprobare, după caz, orice modificări necesare la normele naționale de siguranță, ținând seama de adoptarea și revizuirea M.S.C.</p> <p>(6) M.S.C. prevăzute la alin. (1) se transpun în legislația națională, se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.</p>		
<p>Art.10</p>	<p>(1) Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, un operator de transport feroviar trebuie să dețină un certificat de siguranță, prevăzut în prezentul capitol. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară din România sau numai o parte determinată a acesteia. Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că operatorul de transport feroviar și-a instituit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele stabilite în S.T.I., în altă legislație comunitară relevantă, precum și normele de siguranță naționale pentru a controla riscurile și pentru a exploata rețeaua în siguranță.</p> <p>(2) Certificatul de siguranță cuprinde:</p> <p>a) o certificare confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar, prevăzut la art. 9 și în anexa nr. 3;</p> <p>b) o certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de operatorul de transport feroviar pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru funcționarea sigură a rețelei implicate. Cerințele pot viza aplicarea S.T.I. și a normelor naționale de siguranță, acceptarea certificatelor personalului și autorizarea de admitere în circulație a materialului rulant utilizat de operatorul de transport feroviar.</p>	<p>6. La articolul 10, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>“(1) Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, un operator de transport feroviar trebuie să dețină un certificat de siguranță. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară din România sau numai o parte determinată a acesteia. Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că operatorul de transport feroviar și-a stabilit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele prevăzute în STI, în alte dispoziții legislative comunitare relevante și în normele de siguranță naționale, în scopul de a controla riscurile și de a furniza în siguranță servicii de transport în rețea.”</p> <p>7. La articolul 10, alineatul (2) litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>„b) o certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de operatorul de transport feroviar pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru furnizarea în siguranță a serviciilor sale pe rețeaua corespunzătoare. Aceste cerințe se pot referi la aplicarea STI și a normelor de siguranță naționale, inclusiv a regulilor de exploatare a rețelei, la acceptarea certificatelor de personal și la autorizația de</p>	

	<p>Certificarea se bazează pe documentația prezentată de operatorul de transport feroviar, prevăzută în anexa nr. 4.</p>	<p>introducere în circulație a vehiculelor folosite de către întreprinderea feroviară. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de operatorul de transport feroviar, prevăzută în anexa nr. 4”;</p>
<p>Art. 14</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLUL 14 Introducerea în circulație de material rulant utilizat</p> <p>(1) Începând cu data aderării României la Uniunea Europeană, materialul rulant care a fost autorizat să fie introdus în circulație într-un stat membru al Uniunii Europene, în conformitate cu art. 10 alin. (2) lit. b), și care nu este acoperit în întregime de S.T.I. relevante este autorizat să fie introdus în circulație în România în conformitate cu prezentul articol, dacă a obținut o autorizație emisă de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.</p> <p>(2) Operatorul de transport feroviar care solicită autorizația de a admite în circulație material rulant în România prezintă un dosar tehnic referitor la materialul rulant sau la tipul de material rulant Autorității de Siguranță Feroviară Română, indicând utilizarea preconizată pe rețea. Dosarul conține următoarele informații:</p> <p>a) dovada că materialul rulant a fost autorizat să fie introdus în circulație în alt stat membru și documente care indică istoricul exploatării, întreținerii și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice întreprinse după autorizare;</p> <p>b) datele tehnice relevante, programul de întreținere și caracteristicile operaționale cerute de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și necesare pentru autorizația complementară a acesteia;</p> <p>c) dovezile privind caracteristicile tehnice și operaționale, care arată că materialul rulant este în conformitate cu sistemul de alimentare cu energie, sistemul de semnalizare, de control și comandă, ecartamentul liniilor și gabaritele infrastructurii, sarcina maxim admisă pe osie și cu alte constrângeri ale rețelei;</p> <p>d) informațiile privind derogările de la normele de siguranță naționale care sunt necesare pentru acordarea autorizației și dovezile, bazate pe evaluarea riscului, indicând că acceptarea materialului rulant nu introduce riscuri inutile în rețea.</p> <p>(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate cere efectuarea</p>	<p>8. Articolul 14 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>„Articolul 14 - Întreținerea vehiculelor</p> <p>(1) Fiecărui vehicul, anterior introducerii sale în circulație sau utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, înregistrată în RNV în conformitate cu articolul 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar.</p> <p>(2) Entitatea responsabilă cu întreținerea poate fi un operator de transport feroviar, un administrator de infrastructură sau un deținător.</p> <p>(3) Fără a aduce atingere răspunderii operatorilor de transport feroviar și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la art. 4, entitatea se asigură, cu ajutorul unui sistem de întreținere, că vehiculele de a căror întreținere răspunde, se află în stare de funcționare și că prezintă siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea garantează că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu:</p> <p>a) manualul de întreținere al fiecărui vehicul;</p> <p>b) cerințele în vigoare, inclusiv normele privind întreținerea și dispozițiile STI;</p> <p>Entitatea responsabilă cu întreținerea efectuează ea însăși întreținerea sau contractează ateliere de întreținere.</p> <p>(4) În cazul vagoanelor de marfă, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată de un organism acreditat sau recunoscut în conformitate cu prevederile alin. (6) sau de către autoritatea națională de siguranță. Procesul de acreditare se bazează pe criteriile de independență, competență și imparțialitate, cum ar fi standardele europene relevante privind seria EN 45000. Procesul de recunoaștere se bazează de asemenea pe criteriile de independență, competență și imparțialitate.</p> <p>(5) În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un operator de transport feroviar sau un administrator de</p>

	<p>de încercări pe rețea pentru a verifica conformitatea cu respectivii parametri prevăzuți la alin. (2) lit. c) și, în acest caz, prescrie amploarea și conținutul acestora.</p> <p>(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă decizia privind o solicitare în conformitate cu prevederile prezentului articol, fără întârziere și cel târziu la 4 luni după prezentarea dosarului tehnic complet, inclusiv documentația încercărilor. Certificatul de autorizare poate conține condiții de utilizare și alte restricții.</p>	<p>infrastructură, respectarea dispozițiilor ce urmează a fi adoptate în conformitate cu alin. (6) se verifică de către autoritatea națională de siguranță competentă în conformitate cu procedurile menționate la art. 10 sau la art. 11 și se confirmă prin certificate specificate în cadrul respectivelor proceduri.</p> <p>(6) Certificatele emise în conformitate cu sistemul de certificare a entității responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă, instituit în baza prevederilor ce vor fi adoptate de către Comisia Europeană, confirmă respectarea atât a cerințelor menționate la alin. (3) cât și a următoarelor cerințe privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sistemul de întreținere instituit de către entitate; b) formatul și validitatea certificatului emis entității; c) criteriile de acreditare sau recunoaștere a organismului sau organismelor responsabile cu emiterea de certificate și asigurarea controalelor necesare pentru funcționarea sistemului de certificare; d) data aplicării sistemului de certificare, inclusiv o perioadă de tranziție de un an pentru entitățile existente responsabile cu întreținerea. <p>(7) Certificatele emise în conformitate cu alin. (6) sunt valabile pe întreg teritoriul Comunității Europene.</p> <p>(8) Prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii se pot stabili măsuri alternative în vederea îndeplinirii obligațiilor de a identifica entitățile responsabile cu întreținerea și de le a certifica, în următoarele cazuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) vehicule înregistrate într-o țară terță și întreținute în conformitate cu legislația țării respective; b) vehicule care sunt folosite în rețele sau pe linii cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Comunității și pentru care îndeplinirea cerințelor de la alin. (3) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe; c) vehicule identificate la art. 2 alin. (2) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad-hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de utilizare. În acest caz se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani. <p>(9) Măsurile alternative prevăzute la alin. (8) se pun în</p>	
--	--	--	--

		<p>aplicare prin derogări ce se acordă de autoritatea națională de siguranță competentă:</p> <p>a) la înregistrarea vehiculelor conform articolului 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;</p> <p>b) la eliberarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță către operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură în conformitate cu art. 10 și art. 11, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea;</p> <p>(10) Derogările acordate în conformitate cu alin. (9) se identifică și motivează în raportul anual privind siguranța menționat la art. 18.</p>	
<p>Art. 16 Alin. 2</p>	<p>(2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română îndeplinește, în principal, următoarele atribuții:</p> <p>a) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale constituind sistemul feroviar de mare viteză transeuropean, în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003, și verificarea exploatării și întreținerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante;</p> <p>b) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale constituind sistemul feroviar convențional transeuropean, în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 850/2003, și verificarea exploatării și întreținerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante;</p> <p>c) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale prevăzute la art. 12 din Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003;</p> <p>d) autorizarea punerii în funcțiune și a introducerii în circulație a unui material rulant nou sau modificat substanțial, care încă nu este acoperit de o S.T.I.;</p> <p>e) emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea părților relevante din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță, acordate în conformitate cu art. 10 și 11, și verificarea îndeplinirii condițiilor și</p>	<p>9. La articolul 16 alineatul (2) litera a) se modifică și va avea următorul cuprins: „a) autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale ale sistemului feroviar în conformitate cu articolul 15 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar și verificarea respectării cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;”</p> <p>10. La articolul 16, alineatul (2) litera b) se abrogă.</p> <p>11. La articolul 16, alineatul (2) litera g) se modifică și va avea următorul cuprins: „g) Supravegherea înregistrării coresunzătoare a vehiculelor în RNV și respectiv, sub aspectul că, informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate;”</p>	

	<p>cerințelor stabilite în acestea și a faptului că administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar funcționează în conformitate cu cerințele dreptului comunitar sau național;</p> <p>f) monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță;</p> <p>g) supravegherea înregistrării corecte a materialului rulant și asigurarea faptului că informațiile privind siguranța din registrul național, instituit în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003, sunt precise și actualizate.</p>		
Art. 18	<p style="text-align: center;">ARTICOLUL 18 Raportul anual</p> <p>În fiecare an Autoritatea de Siguranță Feroviară Română publică în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul Autorității Feroviare Române - AFER un raport anual privind activitățile sale în anul precedent și îl trimite Agenției Feroviare Europene cel mai târziu până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind:</p> <p>a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o inventariere la nivelul României a I.S.C. prevăzuți în anexa nr. 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 controlarea administratorilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar.</p>	<p>12. La articolul 18, după litera d se introduce o nouă literă, litera e) care va avea următorul cuprins: „e) derogările care au fost adoptate în conformitate cu articolul 14 .”;</p>	
Anexa 2 Pct. 3	<p>3. norme privind cerințele pentru autorizarea introducerii în circulație și a întreținerii unui material rulant nou și modificat substanțial care încă nu este acoperit de S.T.I. Notificarea include norme pentru schimbul de material rulant între operatorii de transport feroviar, sistemele de înregistrare și cerințe privind procedurile de încercare;</p>	<p>13. La Anexa nr. 2 punctul 3 se abrogă</p>	

TABEL DE CONCORDANȚĂ

Actul normativ comunitar

Directiva 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 345 din 23 decembrie 2008

Actul normativ național:

Proiect de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară,

	Legislație comunitară		Legislație națională	Obs.
Art./ Para		Art./ Para		
1	2	3	4	5
<i>Directiva 2008/110/CE</i>		<i>Proiect de Lege</i>		
Art. 1 Pct. 1	Directiva 2004/49/CE se modifică după cum urmează: 1. La articolul 2 alineatul (2) se adaugă următoarele litere: „(d) vehicule de patrimoniu care operează pe rețelele naționale, cu condiția să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță, în vederea asigurării unei circulații sigure a unor astfel de vehicule; (e) căile ferate cu caracter de patrimoniu, de muzeu sau turistic, care operează pe rețele proprii, inclusiv atelierele, vehiculele și personalul.”;	Art.I Pct 1	1. La articolul 2 alineatul (2), după litera c) se introduc două noi litere, litera d) și e), cu următorul cuprins: „d) vehicului de patrimoniu care operează pe rețelele naționale, cu condiția să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță, în vederea asigurării unei circulații sigure a unor astfel de vehicule; e) căilor ferate cu caracter de patrimoniu, de muzeu sau turistic, care operează pe rețele proprii, inclusiv atelierele, vehiculele și personalul acestora.”;	
Pct. 2	2. La articolul 3 se adaugă următoarele definiții: „(s) „deținător” înseamnă persoana sau entitatea care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor (RNV) prevăzut la articolul 33 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a	Pct 3	3. La articolul 3 după litera u) se introduc trei noi litere, litera v), x) și z) cu următorul cuprins: „v) „deținător” - persoana sau entitatea care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor, denumit în continuare RNV prevăzut la	

	<p>Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare) , (denumită în continuare „Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar”);</p> <p>(t) „entitate responsabilă cu întreținerea” înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în RNV;</p> <p>(u) „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau din una sau mai multe părți ale acestor subsisteme.</p>		<p>articolul 33 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate-reformare, denumită în continuare „Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar”;</p> <p>x) „entitate responsabilă cu întreținerea”- o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în RNV;</p> <p>z) „vehicul” - un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau din una sau mai multe părți ale acestor subsisteme.</p>	
Pct. 3	<p>3. La articolul 4 alineatul (4), cuvintele „operator de vagoane” se înlocuiesc cu „deținător”.</p>	Pct 4	<p>4.La articolului 4 alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>(4) Prevederile cuprinse la alin. (3) nu aduc atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, deținător, prestator de servicii și fiecărei entități achizitoare, legate de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de operatorul de transport feroviar și/sau de administratorul de infrastructură.</p>	
Pct. 4	<p>4. La articolul 5, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:</p> <p>„(2) Până la 30 aprilie 2009, se revizuieste anexa I, în special pentru a include definițiile comune ale ISC și metodele comune de calcul al costului accidentelor.</p> <p>Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).”;</p>		<p>-Nu este necesar a se transpune în legislația națională,paragraful se referă la proceduri privind procesul legislativ la nivelul Comisiei Europene.</p>	

Pct. 5 (a)	<p>5. Articolul 6 se modifică după cum urmează:</p> <p>(a) Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text: „(1) Până la 30 aprilie 2008, Comisia adoptă o primă serie de MSC care să acopere cel puțin metodele descrise la alineatul (3) litera (a). Acestea se publică în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i>. Până la 30 aprilie 2010, Comisia adoptă o a doua serie de MSC care să acopere restul metodelor descrise la alineatul (3). Acestea se publică în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i>.</p> <p>Măsurile respective, destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 27 alineatul (2a).”;</p>		-Nu este necesar a se transpune în legislația națională,paragraful se referă la proceduri privind procesul legislativ la nivelul Comisiei Europene	
Pct. 5 (b)	<p>(b) La alineatul (3), litera (c) se înlocuiește cu următorul text: „(c) În măsura în care nu se află încă sub incidența STI, metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemului feroviar sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante.”;</p>	Pct. 5	<p>5. La articolului 6 alineatul (3), litera c) se modifică și va avea următorul cuprins: „c) În măsura în care nu se află încă sub incidența STI, metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemului feroviar sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante.”;</p>	

	<p>(c) Alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text: „(4) MSC sunt revizuite periodic luându-se în considerare experiența dobândită prin aplicarea lor și dezvoltarea generală a siguranței feroviare și a obligațiilor statelor membre prevăzute la articolul 4 alineatul (1).</p> <p>Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).”;</p>		<p>-Nu este necesar a se transpune în legislația națională,paragraful se referă la proceduri privind procesul legislativ la nivelul Comisiei Europene.</p>	
	<p>(b) Alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text: „(5) OSC sunt revizuite periodic, ținându-se cont de dezvoltarea generală a siguranței feroviare. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).”;</p>		<p>-Nu este necesar a se transpune în legislația națională,paragraful se referă la proceduri privind procesul legislativ la nivelul Comisiei Europene</p>	
Pct. 7	<p>7. Articolul 10 se modifică după cum urmează: (a) La alineatul (1), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text: „Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că întreprinderea feroviară și-a stabilit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele prevăzute în STI, în alte dispoziții legislative comunitare relevante și în normele de siguranță naționale, în scopul de a controla riscurile și de a furniza în siguranță servicii de transport în rețea.”;</p> <p>(b) La alineatul (2), litera (b) se înlocuiește cu următorul text: „(b) certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de</p>	<p>Pct. 6,7 Art. 10 Alin. 1 Teza a II-a</p>	<p>“Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că operatorul de transport feroviar și-a stabilit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele prevăzute în STI, în alte dispoziții legislative comunitare relevante și în normele de siguranță naționale, în scopul de a controla riscurile și de a furniza în siguranță servicii de transport în rețea.”;</p> <p>(b) „o certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de operatorul de transport feroviar pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru furnizarea în siguranță a serviciilor sale pe rețeaua corespunzătoare. Aceste cerințe se pot referi la aplicarea STI și a</p>	

	<p>întreprinderea feroviară pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru furnizarea în siguranță a serviciilor sale pe rețeaua corespunzătoare. Aceste cerințe se pot referi la aplicarea STI și a normelor de siguranță naționale, inclusiv a regulilor de exploatare a rețelei, la acceptarea certificatelor de personal și la autorizația de introducere în circulație a vehiculelor folosite de către întreprinderea feroviară. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de întreprinderea feroviară, prevăzută în anexa IV.”;</p>		<p>normelor de siguranță naționale, inclusiv a regulilor de exploatare a rețelei, la acceptarea certificatelor de personal și la autorizația de introducere în circulație a vehiculelor folosite de către întreprinderea feroviară. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de întreprinderea feroviară, prevăzută în anexa nr. 4”;</p>	
<p>Directiva 57/2008/CE Art. 40 Para.</p> <p>Directiva 2008/110/CE Pct 8</p>	<p>Art. 40-Abrogare Articolul 14 din Directiva 2004/49/CE se abrogă de la 19 iulie 2008.</p> <p>8. Se introduce următorul articol: „Articolul 14a- Întreținerea vehiculelor (1) Fiecărui vehicul, anterior introducerii sale în circulație sau utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, înregistrată în RNV în conformitate cu articolul 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar.</p>	<p>Pct 8 Pr. Lege</p>	<p>8. Articolul 14 se modifică și va avea următorul cuprins: „Articolul 14- Întreținerea vehiculelor (1) Fiecărui vehicul, anterior introducerii sale în circulație sau utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, înregistrată în RNV în conformitate cu articolul 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar.</p>	
	<p>(2) Entitatea responsabilă cu întreținerea poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau un deținător.</p>		<p>(2) Entitatea responsabilă cu întreținerea poate fi un operator de transport feroviar, un administrator de infrastructură sau un deținător.</p>	

<p>(3) Fără a aduce atingere răspunderii întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la articolul 4, entitatea se asigură, cu ajutorul unui sistem de întreținere, că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare și că prezintă siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea garantează că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu:</p> <p>(a) manualul de întreținere al fiecărui vehicul;</p> <p>(b) cerințele în vigoare, inclusiv normele privind întreținerea și dispozițiile STI;</p> <p>Entitatea responsabilă cu întreținerea efectuează ea însăși întreținerea sau contractează ateliere de întreținere.</p>		<p>(3) Fără a aduce atingere răspunderii operatorilor de transport feroviar și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la articolul 4, entitatea se asigură, cu ajutorul unui sistem de întreținere, că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare și că prezintă siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea garantează că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu:</p> <p>a) manualul de întreținere al fiecărui vehicul;</p> <p>b) cerințele în vigoare, inclusiv normele privind întreținerea și dispozițiile STI;</p> <p>Entitatea responsabilă cu întreținerea efectuează ea însăși întreținerea sau contractează ateliere de întreținere.</p>	
<p>(4) În cazul vagoanelor de marfă, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată de un organism acreditat sau recunoscut în conformitate cu alineatul (5) sau de către o autoritate națională de siguranță. Procesul de acreditare se bazează pe criteriile de independență, competență și imparțialitate, cum ar fi standardele europene relevante privind seria EN 45000. Procesul de recunoaștere se bazează de asemenea pe criteriile de independență, competență și imparțialitate.</p> <p>În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură, respectarea dispozițiilor ce urmează a fi adoptate în conformitate cu alineatul (5) se verifică de către autoritatea națională de siguranță competentă în conformitate cu procedurile menționate la articolul 10 sau la articolul 11 și se confirmă prin certificate specificate în cadrul respectivelor proceduri.</p>		<p>(4) În cazul vagoanelor de marfă, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată de un organism acreditat sau recunoscut în conformitate cu alineatul (6) sau de către autoritatea națională de siguranță. Procesul de acreditare se bazează pe criteriile de independență, competență și imparțialitate, cum ar fi standardele europene relevante privind seria EN 45000. Procesul de recunoaștere se bazează de asemenea pe criteriile de independență, competență și imparțialitate.</p> <p>(5) În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un operator de transport feroviar sau un administrator de infrastructură, respectarea dispozițiilor ce urmează a fi adoptate în conformitate cu alineatul (6) se verifică de către autoritatea națională de siguranță competentă în conformitate cu procedurile menționate la articolul 10 sau la articolul 11 și se confirmă prin certificate specificate în cadrul respectivelor proceduri.</p>	

	<p>(5) În baza unei recomandări din partea agenției, până la 24 decembrie 2010, Comisia adoptă o măsură prin care se instituie un sistem de certificare a entității responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă.</p> <p>CertIFICATELE EMISE ÎN CONFORMITATE CU ACEST SISTEM CONFIRMĂ RESPECTAREA CERINTELOR MENȚIONATE LA ALINEATUL (3). Măsura include cerințele privind:</p> <p>(a) sistemul de întreținere instituit de către entitate; (b) formatul și validitatea certificatului emis entității; (c) criteriile de acreditare sau recunoaștere a organismului sau organismelor responsabile cu emiterea de certificate și asigurarea controalelor necesare pentru funcționarea sistemului de certificare; (d) data aplicării sistemului de certificare, inclusiv o perioadă de tranziție de un an pentru entitățile existente responsabile cu întreținerea.</p> <p>Această măsură, destinată să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a). În baza unei recomandări din partea agenției, până la 24 decembrie 2018, Comisia revizuieste această măsură pentru a include toate vehiculele și pentru a actualiza, dacă este cazul, sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă.</p>		<p>-Nu este necesar a se transpune în legislația națională,paragraful se referă la proceduri privind procesul legislativ la nivelul Comisiei Europene</p> <p>(6) Certificatele emise în conformitate cu sistemul de certificare a entității responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă, instituit în baza prevederilor ce vor fi adoptate de către Comisia Europeană, confirmă respectarea cerințelor menționate la alin.(3). cât și a următoarelor cerințe privind:</p> <p>a) sistemul de întreținere instituit de către entitate; b) formatul și validitatea certificatului emis entității; c) criteriile de acreditare sau recunoaștere a organismului sau organismelor responsabile cu emiterea de certificate și asigurarea controalelor necesare pentru funcționarea sistemului de certificare; d) data aplicării sistemului de certificare, inclusiv o perioadă de tranziție de un an pentru entitățile existente responsabile cu întreținerea.</p> <p>-Nu este necesar a se transpune în legislația națională,paragraful se referă la proceduri privind procesul legislativ la nivelul Comisiei Europene</p>	
	<p>(6) Certificatele emise în conformitate cu alineatul (5) sunt valabile pe întreg teritoriul Comunității.</p>		<p>(7) Certificatele emise în conformitate cu alineatul (6) sunt valabile pe întreg teritoriul Comunității Europene.</p>	

<p>(7) Agenția evaluează procesul de certificare pus în aplicare în conformitate cu alineatul (5), prezentând un raport Comisiei în termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a măsurii în cauză.</p>		<p>- Nu este necesar a se transpune. Măsura nu se referă la statele membre.</p>	
<p>(8) Statele membre pot decide îndeplinirea obligațiilor de a identifica entitățile responsabile cu întreținerea și de le a certifica prin intermediul unor măsuri alternative, 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 Comunității și pentru care îndeplinirea cerințelor de la alineatul (3) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe;</p> <p>(c) vehicule identificate la articolul 2 alineatul (2) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de utilizare. În acest caz se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani.</p> <p>Astfel de măsuri alternative se pun în aplicare prin derogări ce se acordă de autoritatea națională de siguranță competentă:</p> <p>(a) la înregistrarea vehiculelor conform articolului 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;</p> <p>(b) la eliberarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură în conformitate cu articolele 10 și 11 din prezenta directivă, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea;</p> <p>Astfel de derogări sunt identificate și motivate în raportul anual privind siguranța menționat la articolul 18 din prezenta directivă.</p>		<p>(8) Prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii se pot stabili măsuri alternative în vederea îndeplinirii obligațiilor de a identifica entitățile responsabile cu întreținerea și de le a certifica, 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 Comunității și pentru care îndeplinirea cerințelor de la alineatul (3) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe;</p> <p>c) vehicule identificate la articolul 2 alineatul (2) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de utilizare. În acest caz se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani.</p> <p>(9) Măsurile alternative prevăzute la alin. (8) se pun în aplicare prin derogări ce se acordă de autoritatea națională de siguranță competentă:</p> <p>a) la înregistrarea vehiculelor conform articolului 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;</p> <p>b) la eliberarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță către operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură în conformitate cu articolele 10 și 11 din prezenta lege, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea;</p> <p>(10) Derogările acordate în conformitate cu alin. (9) se identifică și se motivează în raportul anual privind siguranța menționat la</p>	

	<p>Atunci când se pare că se asumă riscuri nejustificate în ceea ce privește siguranța în cadrul sistemului feroviar comunitar, agenția informează imediat Comisia despre acest fapt. Comisia contactează părțile implicate și, unde este cazul, solicită statelor membre să își retragă decizia de derogare.”;</p>		<p>articolul 18.</p> <p>Nu este necesar a se transpune în legislația națională,paragraful se referă la proceduri privind procesul legislativ la nivelul Comisiei Europene</p>	
Pct. 9	<p>9. La articolul 16, alineatul (2) se modifică după cum urmează: (a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text: „(a) autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale ale sistemului feroviar în conformitate cu articolul 15 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar și verificarea respectării cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;”; (b) litera (b) se elimină. (c) litera (g) se înlocuiește cu următorul text: „(g) Supravegherea faptului că vehiculele sunt înregistrate corespunzător în RNV și că informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate;”;</p>	Pct. 9,10, 11	<p>9. La articolul 16 alineatul (2) litera a) se modifică și va avea următorul cuprins: „a) autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale ale sistemului feroviar în conformitate cu articolul 15 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar și verificarea respectării cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;”</p> <p>10. La articolul 16, alineatul (2) litera b) se abrogă.</p> <p>11. La articolul 16, alineatul (2) litera g) se modifică și va avea următorul cuprins: „g) Supravegherea înregistrării corespunzătoare a vehiculelor în RNV și că respectiv că, informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate;”</p>	
Pct 10	<p>10. La alineatul (18) se adaugă următoarea literă: „(e) derogările care au fost adoptate în conformitate cu articolul 14a alineatul (8).”;</p>	Pct. 12	<p>10. La articolul 18 se adaugă o nouă litera, litera e) cu următorul cuprins: „(e) derogările care au fost acordate în conformitate cu articolul 14”;</p>	
Alin. 11	<p>11. Articolul 26 se înlocuiește cu următorul text: „Articolul 26- Adaptarea anexelor Anexele se adaptează în funcție de progresul tehnic și științific. Respectiva măsură, destinată să modifice elementele neesențiale ale</p>		<p>-Nu este necesar a se transpune în legislația națională,paragraful se referă la proceduri privind procesul legislativ la nivelul Comisiei Europene</p>	

	prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).”;			
Alin. 12	12. Articolul 27 se modifică după cum urmează: (a) se introduce următorul alineat: „(2a) 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 din respectiva decizie.”; (b) alineatul (4) se elimină.		-Nu este necesar a se transpune în legislația națională,paragraful se referă la proceduri privind procesul legislativ la nivelul Comisiei Europene	
Alin. 13	13. La anexa II, se elimină punctul 3	Pct 13	13. La Anexa nr. 2, punctul 3 se abroga.	
Art. 2 Alin. 1	Articolul 2- Transpunerea și punerea în aplicare (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 24 decembrie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor dispoziții. Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la publicarea lor oficială. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri. Obligațiile de transpunere și aplicare a prezentei directive nu se aplică Republicii Cipru și Republicii Malta, atât timp cât pe teritoriile acestor țări nu se instituie un sistem feroviar.	Mențiuni privind transpunerea	Prezenta lege transpune în totalitate prevederile Directivei 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 345 din 23 decembrie 2008.	
Art. 2 Alin. 2	(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.	-	-Nu este necesar a se transpune în legislația națională	
Art. 3	Articolul 3- Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> .		-Nu este necesar a se transpune în legislația națională.	
Art.4	Articolul 4- Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.		-Nu este necesar a se transpune în legislația națională	