

Bruxelles, 15 decembrie 2015
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2013/0016 (COD)**

**10580/1/15
REV 1**

**TRANS 231
CODEC 988
PARLNAT 149**

ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE

Subiect: Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării unei DIRECTIVE
A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI privind siguranța
feroviară (reformare)
- Adoptată de Consiliu la 10 decembrie 2015

DIRECTIVA (UE) 2015/...
A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din

privind siguranța feroviară
(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară³,

¹ JO C 327, 12.11.2013, p. 122.

² JO C 356, 5.12.2013, p. 92.

³ Poziția Parlamentului European din 26 februarie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și poziția în primă lectură a Consiliului din 10 decembrie 2015 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

întrucât:

- (1) Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹ a fost modificată în mod substanțial. Întrucât se impun noi modificări, este necesar să se procedeze la reformarea respectivei directive, din motive de claritate.
- (2) Directiva 2004/49/CE a instituit un cadru comun de reglementare aplicabil siguranței feroviare prin armonizarea conținutului normelor de siguranță, a certificării siguranței întreprinderilor feroviare, a atribuțiilor și a rolurilor autorităților naționale de siguranță și a procedurilor de investigare a accidentelor. Cu toate acestea, pentru a avansa către dezvoltarea în continuare a spațiului feroviar unic european, este necesară revizuirea temeinică a Directivei 2004/49/CE.
- (3) Metrourele, tramvaiele și alte sisteme feroviare ușoare se supun în multe state membre cerințelor tehnice locale și sunt excluse din domeniul de aplicare al Directivei (UE) .../... a Parlamentului European și a Consiliului²⁺. Pentru a facilita punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei (UE) .../...⁺, ambele directive ar trebui să aibă același domeniu de aplicare. De aceea, astfel de sisteme locale ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive.

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 repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).

² Directiva (UE) .../.... a Parlamentului European și a Consiliului din... privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO....).

⁺ JO: a se introduce numărul directivei din documentul 2013/0015 (COD) și a se completa nota de subsol.

- (4) În măsura în care anumite concepte menționate în prezenta directivă pot fi aplicate în mod util în ceea ce privește metroul și alte sisteme locale, ar trebui să li se permită statelor membre să decidă, fără a aduce atingere domeniului de aplicare al prezentei directive, să aplice anumite dispoziții din prezenta directivă pe care le consideră adecvate. În astfel de cazuri, ar trebui să li se permită statelor membre să nu aplice obligații cum ar fi notificarea normelor naționale și raportarea.
- (5) Nivelurile de siguranță în sistemul feroviar al Uniunii sunt în general ridicate, în special în comparație cu transportul rutier. Siguranța feroviară ar trebui să fie în general menținută și, acolo unde este posibil, îmbunătățită în permanență, ținând cont de progresul tehnic și științific, precum și de evoluția dreptului Uniunii și a dreptului internațional. Prevenirea accidentelor ar trebui să beneficieze de o atenție prioritară. Ar trebui să fie luat în considerare și impactul factorilor umani.
- (6) În cazul în care un stat membru introduce un nivel mai ridicat de siguranță, acesta ar trebui să se asigure că norma adoptată nu creează o barieră în calea interoperabilității sau nu conduce la discriminare.
- (7) Principalii actori ai sistemului feroviar al Uniunii, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare ar trebui să fie pe deplin răspunzători pentru siguranța sistemului, fiecare pentru propria sa parte. Oricând este adecvat, aceștia ar trebui să coopereze la punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor.

- (8) Fără a aduce atingere responsabilității administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare în ceea ce privește dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare, ceilalți actori, cum ar fi entitățile responsabile cu întreținerea, producătorii, transportatorii, expeditorii, destinatarii, încărcătorii vrac, descărcătorii vrac, încărcătorii, descărcătorii, furnizorii de servicii de întreținere, deținătorii, prestatorii de servicii și entitățile contractante nu ar trebui să fie împiedicate să își asume responsabilitatea pentru propriile produse, servicii și procese. Fiecare actor din sistemul feroviar al Uniunii ar trebui să fie responsabil față de ceilalți actori pentru comunicarea completă și fidelă a tuturor informațiilor pertinente pentru a se verifica dacă vehiculele sunt apte de funcționare. În special, acest lucru privește informațiile referitoare la statutul și istoricul unui anumit vehicul, dosarul de întreținere, trasabilitatea operațiunilor de încărcare și avizele de expediție.
- (9) Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitatea responsabilă cu întreținerea ar trebui să se asigure că atât contractorii, cât și alte părți pun în aplicare măsuri de control al riscurilor. În acest scop, fiecare întreprindere feroviară, administrator de infrastructură și entitate responsabilă cu întreținerea ar trebui să aplice metodele de monitorizare prevăzute de metodele comune de siguranță (MCS). Contractanții acestora ar trebui să aplice acest proces prin intermediul dispozițiilor contractuale. Având în vedere faptul că aceste dispoziții sunt o parte esențială a sistemului de management al siguranței practicat de întreprinderile feroviare și de administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură ar trebui să divulge dispozițiile contractuale la cererea Agenției pentru Căi Ferate a Uniunii Europene (denumită în continuare „agenția”), înființată prin Regulamentul (UE) .../... al Parlamentului European și al Consiliului¹⁺, sau a autorității naționale de siguranță în contextul activităților de supraveghere.

¹ Regulamentul (UE) .../2015 al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO ...).

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014 (COD) și a se completa nota de subsol.

- (10) Statele membre ar trebui să promoveze o cultură a încrederii și a învățării reciproce în cadrul căreia personalul întreprinderilor feroviare și administratorii de infrastructură sunt încurajați să contribuie la dezvoltarea siguranței, asigurându-se totodată confidențialitatea.
- (11) Obiectivele comune de siguranță (OCS) și MCS au fost introduse treptat pentru a asigura menținerea unui nivel ridicat de siguranță și, dacă este necesar și rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățirea acestuia. Acestea ar trebui să furnizeze instrumente de evaluare a nivelului de siguranță și a performanței operatorilor atât la nivelul Uniunii, cât și în statele membre. Au fost stabiliți indicatori comuni de siguranță (ICS) pentru a se evalua dacă sistemele respectă OCS și pentru a se facilita monitorizarea performanței în materie de siguranță feroviară.
- (12) Normele naționale, care adeseori se bazează pe standarde tehnice naționale, sunt înlocuite treptat de normele bazate pe standarde comune, stabilite prin OCS, MCS și specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI). Pentru eliminarea obstacolelor care stau în calea interoperabilității, volumul normelor naționale, inclusiv al normelor de exploatare, ar trebui redus ca urmare a extinderii sferei STI la întregul sistem feroviar al Uniunii și a închiderii punctelor deschise din STI. În acest scop, statele membre ar trebui să își mențină actualizat sistemul de norme naționale, să elimine normele caduce și să informeze Comisia și agenția în acest sens, fără întârziere.

- (13) Normele naționale ar trebui elaborate și publicate în așa fel încât să poată fi înțelese de orice potențial utilizator al unei rețele naționale. Cu toate acestea, astfel de norme fac adesea trimitere la alte documente, cum sunt standardele naționale, standardele europene, standardele internaționale sau alte specificații tehnice, care ar putea fi protejate, parțial sau complet, prin drepturi de proprietate intelectuală. Prin urmare, este adecvat ca obligația de publicare să nu se aplice documentelor la care norma națională face trimitere direct sau indirect.
- (14) Normele naționale includ adeseori cerințe care sunt parțial relevante în scopuri care țin atât de interoperabilitate cât și de siguranță. Întrucât siguranța este o cerință esențială a Directivei (UE) .../...⁺, o normă națională poate fi relevantă pentru Directiva (UE) .../...⁺ și pentru prezenta directivă. Distincția dintre sintagmele „norme interne de siguranță” și „norme naționale tehnice”, astfel cum sunt definite în Directiva 2004/49/CE și în Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, ar trebui, prin urmare, eliminată și înlocuită cu noțiunea „norme naționale”, care urmează să fie notificate în temeiul Directivei (UE) .../...⁺ și/sau în temeiul prezentei directive. Normele naționale urmează să fie notificate în temeiul Directivei (UE) .../...⁺, mai ales atunci când se referă la introducerea pe piață sau la punerea în funcțiune a subsistemelor structurale. Acestea ar trebui notificate în temeiul prezentei directive atunci când se referă la exploatarea sistemului feroviar al Uniunii sau la subiecte specifice ale prezentei directive, inclusiv la rolul actorilor, la certificarea de siguranță, la autorizarea de siguranță și la investigarea accidentelor.

⁺ JO: a se introduce numărul directivei din documentul 2013/0015 (COD).

¹ Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

- (15) Ținând seama de abordarea graduală pentru eliminarea obstacolelor din calea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și, prin urmare, de timpul necesar pentru adoptarea STI, ar trebui să fie adoptate măsuri pentru a se evita o situație în care statele membre adoptă noi norme naționale ori inițiază proiecte care sporesc diversitatea sistemului actual, cu excepția situațiilor specifice prevăzute de prezenta directivă. Sistemul de management al siguranței este instrumentul recunoscut pentru controlul riscurilor, în timp ce administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare le revine responsabilitatea de a lua măsuri corective imediate pentru a împiedica repetarea accidentelor. Statele membre ar trebui să evite stabilirea unor norme naționale noi imediat după producerea unui accident, cu excepția cazului în care astfel de norme noi sunt necesare ca măsură preventivă de urgență.
- (16) Sistemele de control și semnalizare ale trenurilor joacă un rol esențial în asigurarea siguranței feroviare. În acest sens, punerea în funcțiune a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) pe rețeaua feroviară a Uniunii reprezintă o contribuție importantă la îmbunătățirea nivelurilor de siguranță.
- (17) În cursul îndeplinirii atribuțiilor și responsabilităților lor, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare ar trebui să pună în aplicare un sistem de management al siguranței, care să îndeplinească cerințele Uniunii și să cuprindă elemente comune. Informațiile privind siguranța și implementarea sistemului de management al siguranței ar trebui prezentate agenției și autorității naționale de siguranță din statul membru vizat.

- (18) Prin procesele sale, sistemul de management al siguranței ar trebui să garanteze că capacitățile și limitările umane, precum și influențele asupra performanțelor umane sunt abordate prin aplicarea cunoștințelor privind factorii umani și prin utilizarea metodelor recunoscute.
- (19) Serviciile de transport feroviar de marfă ar trebui să cuprindă și transportul de mărfuri periculoase. Cu toate acestea, ar trebui făcută distincția între obiectivul prezentei directive, care este acela de a menține și, acolo unde este posibil, de a îmbunătăți siguranța sistemului feroviar al Uniunii, și Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, care reglementează în principal clasificarea substanțelor și specificațiile containerelor, inclusiv încărcarea și descărcarea în condiții de siguranță, precum și utilizarea containerelor în cadrul sistemului feroviar existent. Prin urmare, fără a aduce atingere Directivei 2008/68/CE, sistemul de management al siguranței al întreprinderilor feroviare și al administratorilor de infrastructură ar trebui să țină seama în mod corespunzător de potențialele riscuri suplimentare generate de transportul containerelor pentru mărfuri periculoase.

¹ Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

- (20) Toate întreprinderile feroviare ar trebui supuse aceluiași cerințe de siguranță pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță feroviară și condiții egale pentru toate întreprinderile. O întreprindere feroviară ar trebui să dețină un certificat de siguranță drept condiție pentru a i se permite să obțină accesul la infrastructura feroviară. Certificatul de siguranță ar trebui să dovedească faptul că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și că este capabilă să respecte standardele și normele de siguranță aferente zonei de funcționare relevante. Atunci când agenția eliberează un certificat unic de siguranță unei întreprinderi feroviare care își are zona de funcționare într-unul sau mai multe state membre, ar trebui să fie singura autoritate care efectuează o evaluare și stabilește dacă întreprinderea feroviară și-a instituit corect propriul sistem de management al siguranței. Autoritățile naționale de siguranță vizate de zona de funcționare preconizată ar trebui să fie implicate în evaluarea cerințelor prevăzute în normele naționale relevante.
- (21) Metodele armonizate bazate pe Directiva 2004/49/CE au fost instituite pentru a fi aplicate actorilor din sistemul feroviar al Uniunii și autorităților naționale de siguranță pentru monitorizare, evaluarea conformității, supraveghere și evaluarea și analiza riscurilor. Acest cadru de reglementare este suficient de matur pentru a se îndrepta treptat către „certificatul unic de siguranță”, care să fie valabil în zona de funcționare a întreprinderii feroviare vizate.

- (22) Pentru ca procedurile de eliberare a certificatelor unice de siguranță către întreprinderile feroviare să devină mai eficiente și mai coerente, este necesar să se acorde agenției un rol central în eliberarea unor astfel de certificate de siguranță. În cazul în care zona de funcționare se limitează la un singur stat membru, solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a alege dacă își depune cererea pentru un certificat unic de siguranță, prin intermediul ghișeului unic menționat în Regulamentul (UE) .../...⁺ la autoritatea națională de siguranță a statului membru respectiv sau la agenție. Alegerea făcută de solicitant ar trebui să fie obligatorie până la finalizarea sau încetarea cererii. Acest nou regim ar trebui să facă sistemul feroviar al Uniunii mai eficace și mai eficient prin reducerea sarcinii administrative suportate de întreprinderile feroviare.
- (23) Agenția și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să coopereze și să își partajeze competențele, dacă este cazul, în vederea eliberării de certificate unice de siguranță. Ar trebui stabilite dispoziții clare în materie de procedură și de arbitraj în vederea abordării situațiilor în care agenția și autoritățile naționale de siguranță nu sunt de acord cu privire la evaluările realizate în legătură cu eliberarea certificatelor unice de siguranță.
- (24) Noua repartizare a funcțiilor și a atribuțiilor între autoritățile naționale de siguranță și agenție cu privire la eliberarea de certificate de siguranță ar trebui să fie efectuată în mod eficient. În acest scop, ar trebui instituite acorduri de cooperare între agenție și autoritățile naționale de siguranță.

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014(COD).

- (25) În special, este necesar ca acordurile de cooperare să țină seama de amplasarea geografică și de situația istorică specifice anumitor state membre, asigurând totodată buna funcționare a pieței interne. În cazul în care exploatarea se limitează la rețele care necesită cunoștințe de specialitate specifice, din considerente geografice sau istorice, precum și în cazul în care astfel de rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar al Uniunii, solicitantul ar trebui să aibă posibilitatea de a îndeplini formalitățile necesare la nivel local, prin interacțiunea cu autoritățile naționale de siguranță corespunzătoare. În acest scop, pentru a reduce sarcina administrativă și costurile, ar trebui să fie posibil ca acordurile de cooperare care urmează să fie încheiate între agenție și autoritățile naționale de siguranță corespunzătoare să prevadă repartizarea adecvată a atribuțiilor, fără a se aduce atingere responsabilității finale a agenției în ceea ce privește eliberarea certificatului unic de siguranță.
- (26) Rețelele feroviare situate în statele baltice (Estonia, Letonia și Lituania) au un ecartament al liniilor de 1 520 mm, care este identic cu cel al țărilor terțe vecine, dar diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii. Aceste rețele baltice au moștenit cerințe tehnice și operaționale comune, care asigură o interoperabilitate *de facto* între acestea și, în acest sens, certificatul de siguranță eliberat în unul dintre aceste state membre ar putea fi extins la restul acestor rețele. Pentru a facilita o alocare eficientă și proporțională a resurselor în vederea certificării de siguranță și pentru a reduce sarcina financiară și administrativă pentru solicitant în astfel de cazuri, acordurile de cooperare specifice dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță corespunzătoare ar trebui să includă, atunci când acest lucru este necesar, posibilitatea delegării unor atribuții către aceste autorități naționale de siguranță.

- (27) Prezenta directivă nu ar trebui să conducă la reducerea nivelului de siguranță și nici la creșterea costurilor în sectorul feroviar al Uniunii. În acest scop, agenția și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să dețină întreaga responsabilitate pentru certificatele unice de siguranță eliberate, asumându-și, în special, obligații contractuale și necontractuale în acest sens. În cazul unei anchete judiciare care implică agenția sau personalul acesteia, agenția ar trebui să coopereze pe deplin cu autoritățile competente ale statului membru sau ale statelor membre vizate.

- (28) Ar trebui făcută o distincție clară între responsabilitatea imediată cu privire la siguranță care revine agenției și autorităților naționale de siguranță drept consecință a eliberării certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță, pe de o parte, și atribuția autorităților naționale de siguranță de a oferi un cadru național de reglementare și de a supraveghea performanțele tuturor părților implicate, în mod continuu, pe de altă parte. Fiecare autoritate națională de siguranță ar trebui să supravegheze respectarea în permanență de către întreprinderile feroviare sau de către administratorii de infrastructură a obligației juridice a acestora de a institui un sistem de management al siguranței. Furnizarea de dovezi privind o astfel de respectare poate necesita, pe lângă inspecțiile la fața locului la sediul întreprinderilor feroviare sau al administratorilor de infrastructură în cauză, și îndeplinirea unor atribuții de supraveghere de către autoritățile naționale de siguranță, cu scopul de a evalua dacă întreprinderile feroviare sau administratorii de infrastructură continuă să își aplice în mod corespunzător sistemul de management al siguranței după ce li s-a acordat un certificat de siguranță sau o autorizație de siguranță. Autoritățile naționale de siguranță ar trebui să își coordoneze activitățile de supraveghere cu privire la întreprinderile feroviare stabilite diferite state membre și să facă schimb de informații între ele și, după caz, cu agenția. Agenția ar trebui să ofere asistență autorităților naționale de siguranță în cadrul cooperării dintre acestea. În acest context, agenția și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să stabilească măsurile necesare pentru a facilita schimbul de informații dintre acestea.

- (29) Agenția și autoritățile naționale de siguranță ar trebui să coopereze îndeaproape în cazurile în care o autoritate națională de siguranță constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță eliberat de agenție nu mai îndeplinește condițiile de certificare. Într-un astfel de caz, autoritatea respectivă ar trebui să solicite agenției să restricționeze sau să revoce certificatul respectiv. Ar trebui să se stabilească o procedură de arbitraj aplicabilă în caz de dezacord între agenție și autoritatea națională de siguranță. În cazul în care o autoritate națională de siguranță identifică, în cursul supravegherii, un risc grav la adresa siguranței, aceasta ar trebui să informeze agenția și orice altă autoritate națională de siguranță vizată în zona de funcționare a întreprinderii feroviare. Autoritățile naționale de siguranță în cauză ar trebui să fie autorizate să aplice măsuri de siguranță temporare, inclusiv restricționarea sau suspendarea imediată a operațiunilor relevante. În acest context, un risc grav la adresa siguranței ar trebui înțeles ca un caz de nerespectare gravă a obligațiilor legale sau a cerințelor în materie de siguranță, care poate provoca, independent sau printr-o serie de evenimente cauzale, un accident sau un accident grav.

- (30) Agenția ar trebui să poată institui un instrument care să faciliteze schimbul de informații între actorii relevanți care identifică sau sunt informați cu privire la un risc la adresa siguranței generat de defecțiuni, de neconformități de fabricație sau de funcționarea defectuoasă a echipamentelor tehnice.
- (31) Certificatul unic de siguranță ar trebui eliberat pe baza dovezii că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței.
- (32) Administratorii de infrastructură ar trebui să aibă o răspundere esențială pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a rețelei feroviare a acestora. Administratorii de infrastructură ar trebui să fie supuși autorizării referitoare la siguranță din partea autorității naționale de siguranță în ceea ce privește sistemul lor de management al siguranței și alte măsuri pentru îndeplinirea cerințelor de siguranță.
- (33) Certificarea personalului de tren ar putea crea dificultăți pentru nou-intrați. Statele membre ar trebui să se asigure că facilitățile pentru formarea și certificarea personalului de tren necesare pentru a îndeplini cerințele normelor naționale sunt disponibile întreprinderilor feroviare care intenționează să își desfășoare activitatea în rețeaua relevantă.

- (34) Entitatea responsabilă cu întreținerea ar trebui certificată pentru vagoanele de marfă. În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un administrator de infrastructură, această certificare ar trebui inclusă în procedura pentru autorizarea siguranței. Certificatul eliberat unei astfel de entități ar trebui să garanteze îndeplinirea de către aceasta a cerințelor cu privire la întreținere, prevăzute în prezenta directivă, pentru fiecare vagon de marfă pentru care este responsabilă. Certificatul respectiv ar trebui să fie valabil pe întreg teritoriul Uniunii și ar trebui eliberat de către un organism capabil să auditeze sistemul de întreținere instituit de entitatea respectivă. Deoarece vagoanele de marfă sunt adesea folosite în traficul internațional și deoarece o entitate responsabilă cu întreținerea poate dori să folosească ateliere stabilite în mai mult de un stat membru, organismul de certificare ar trebui să poată pune în aplicare controalele în întreaga Uniune. Agenția ar trebui să evalueze sistemul de certificare a entității responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și, după caz, să recomande aplicarea acestuia în cazul tuturor vehiculelor.
- (35) În ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul de luare a deciziilor, autoritățile naționale de siguranță ar trebui să fie complet independente de orice întreprindere feroviară, administrator de infrastructură, solicitant, entitate contractantă sau orice entitate care atribuie contracte de servicii publice. Acestea ar trebui să își îndeplinească atribuțiile într-un mod deschis și nediscriminatoriu, să coopereze cu agenția la crearea unui spațiu feroviar unic european și să își coordoneze criteriile de luare a deciziilor. Dacă este necesar, ar trebui să fie posibil pentru statele membre să decidă să includă autoritățile lor naționale de siguranță în cadrul ministerului național care răspunde de transporturi, cu condiția respectării independenței autorităților naționale de siguranță. În vederea îndeplinirii atribuțiilor lor, autoritățile naționale de siguranță ar trebui să dispună de capacitatea organizațională internă și externă necesară în materie de resurse umane și materiale.

- (36) Organismele naționale de investigare joacă un rol central în procesul investigării în materie de siguranță. Activitatea lor este de o importanță capitală pentru determinarea cauzelor unui accident sau incident. Prin urmare, este esențial ca acestea să dispună de resursele financiare și umane necesare pentru a efectua investigații în mod eficace și eficient. Organismele de investigare ar trebui să coopereze în vederea schimbului de informații și de cele mai bune practici. Acestea ar trebui să instituie un program de evaluări *inter pares* în scopul monitorizării eficienței investigațiilor lor. Rapoartele de evaluare *inter pares* ar trebui transmise agenției pentru a-i permite acesteia să monitorizeze performanțele globale în materie de siguranță ale sistemului feroviar al Uniunii.
- (37) Accidentele feroviare grave sunt rare. Totuși, acestea pot avea consecințe dezastruoase și pot preocupa publicul cu privire la performanțele în materie de siguranță ale sistemului feroviar al Uniunii. În consecință, toate aceste accidente ar trebui investigate din perspectiva siguranței pentru a evita repetarea lor, iar rezultatele investigațiilor ar trebui puse la dispoziția publicului. Alte accidente și incidente trebuie de asemenea să facă obiectul investigațiilor privind siguranța atunci când ar putea fi precursori semnificativi ai unor accidente grave.

- (38) O investigație privind siguranța ar trebui separată de orice anchetă judiciară a aceluiași incident și ar trebui să se acorde celor care desfășoară investigația acces la dovezi și martori. Aceasta ar trebui realizată de un organism permanent, independent de actorii din sistemul feroviar al Uniunii. Organismul ar trebui să funcționeze într-un mod care să evite orice conflict de interese și orice posibilă implicare în cauzele evenimentului investigat. În special, independența sa funcțională nu ar trebui să fie afectată dacă este strâns legat, din motive organizaționale sau de structură juridică, de autoritatea națională de siguranță, de agenție sau de autoritatea de reglementare a căilor ferate. Investigațiile sale ar trebui desfășurate într-un mod cât mai deschis. Pentru fiecare incident, organismul de investigare ar trebui să stabilească grupul de investigație relevant, având competența necesară pentru găsirea cauzelor imediate și a celor subiacente.
- (39) Investigația în urma unui accident grav ar trebui să se desfășoare în așa mod încât toate părțile să aibă posibilitatea de a fi audiate și să își partajeze rezultatele. În special, în cursul investigației, organismul de investigare ar trebui să ofere părților pe care le consideră ca având o responsabilitate comună pentru siguranță, informații actualizate referitoare la progresul investigației și să țină seama de punctele de vedere și de opiniile părților respective. Acest lucru îi va permite organismului de investigare să primească eventualele informații relevante suplimentare și să ia cunoștință de diferite opinii cu privire la activitatea sa, astfel încât să își poată încheia investigația în modul cel mai adecvat. Astfel de consultări nu ar trebui în niciun caz să ducă la stabilirea vinovăției sau a răspunderii, ci la colectarea de probe materiale și la desprinderea de învățăminte în vederea îmbunătățirii siguranței pe viitor. Cu toate acestea, organismul de investigare ar trebui să aibă libertatea de a alege informațiile pe care intenționează să le împărtășească cu părțile în cauză, astfel încât să se evite orice presiune nedorită, cu excepția cazului în care acest lucru este impus de desfășurarea procedurii judiciare. Organismul de investigare ar trebui să țină seama de nevoia rezonabilă a victimelor și a rudelor acestora de a fi informate.

- (40) Pentru a îmbunătăți eficiența activităților unui organism de investigare și pentru a facilita îndeplinirea sarcinilor sale, organismele de investigare ar trebui să aibă acces rapid la locul unui accident și, dacă este necesar, în bună cooperare cu orice autoritate judiciară implicată în eveniment. Rapoartele privind investigațiile și orice concluzii și recomandări furnizează informații cruciale pentru îmbunătățirea siguranței feroviare și ar trebui fie făcute publice la nivelul Uniunii. Recomandările de siguranță ar trebui urmate de destinatarii lor, iar măsurile luate ar trebui raportate organismului de investigare.
- (41) În cazul în care cauza directă a unui accident sau incident pare să fie legată de activități umane, ar trebui tratate cu atenție circumstanțele speciale, precum și modul în care activitățile de rutină sunt efectuate de către personal în cursul operațiunilor normale, inclusiv proiectarea interfeței om-mașină, măsura în care procedurile sunt adecvate, obiectivele contradictorii, volumul de muncă și oricare alte circumstanțe care pot avea o influență asupra evenimentului, inclusiv stresul de natură fizică și stresul la locul de muncă, oboseala sau aptitudinea psihică.
- (42) Ar trebui depuse eforturi pentru a asigura disponibilitatea la nivelul Uniunii a unui nivel ridicat de formare și calificări avansate.

- (43) În vederea completării și modificării anumitor elemente neesențiale ale prezentei directive, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește MCS și OCS, precum și revizuirea acestora. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

- (44) Ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive în ceea ce privește mandatul agenției de a elabora MCS și OCS, precum și modificările acestora, și pentru a adresa Comisiei recomandările relevante; modalități practice în scopul certificării de siguranță, dispoziții detaliate care să identifice care dintre cerințele stabilite în anexa III se aplică în scopul funcțiilor de întreținere realizate prin intermediul unor ateliere de întreținere, inclusiv dispoziții detaliate pentru a asigura implementarea uniformă a certificării atelierelor de întreținere, în conformitate cu MCS și cu STI relevante; dispoziții detaliate care să identifice care dintre cerințele stabilite în anexa III se aplică în scopul certificării entităților responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, pe baza caracteristicilor tehnice ale unor astfel de vehicule, inclusiv dispoziții detaliate pentru a asigura implementarea uniformă a condițiilor de certificare ale entității responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, în conformitate cu MCS și cu STI relevante, precum și cu structura raportului de investigație a accidentului și a incidentului. Competențele respective ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹.

¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (45) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile nerespectării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și să se asigure că acestea sunt puse în aplicare. Sancțiunile respective ar trebui să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.
- (46) Deoarece obiectivele acțiunilor propuse în prezenta directivă, și anume coordonarea activităților din statele membre pentru reglementarea și controlul siguranței, investigarea accidentelor și stabilirea OCS, MCS, ICS și a cerințelor comune pentru certificatele unice de siguranță, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre dar, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate.
- (47) Obligația de a transpune prezenta directivă în dreptul intern ar trebui limitată la dispozițiile care reprezintă o modificare substanțială față de Directiva 2004/49/CE. Obligația de a transpune dispozițiile nemodificate rezultă din directiva respectivă.
- (48) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligației statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menționate în anexa IV partea B,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect

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:

- (a) armonizarea structurii de reglementare în statele membre;
- (b) definirea responsabilităților actorilor din sistemul feroviar al Uniunii;
- (c) elaborarea de obiective comune de siguranță (OCS) și metode comune de siguranță (MCS) în vederea eliminării treptate a nevoii de norme naționale;
- (d) stabilirea de principii pentru eliberarea, reînnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță;
- (e) cerința instituirii, în fiecare stat membru, a unei autorități naționale de siguranță și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor; și
- (f) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.

Articolul 2
Domeniu de aplicare

- (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 sistem 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.
- (2) Prezenta directivă nu se aplică:
 - (a) metrourilor;
 - (b) tramvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule;
 - (c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar al Uniunii și sunt destinate exclusiv exploatării serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderilor care operează exclusiv pe aceste rețele.
- (3) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al măsurilor de punere în aplicare a prezentei directive:
 - (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;

- (b) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică;
 - (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
 - (d) vehicule utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea exclusiv în scopul conectivității.
- (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.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „sistem feroviar al Uniunii” înseamnă sistemul feroviar al Uniunii astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Directiva (UE) .../...⁺;
2. „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 Consiliului¹;
3. „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/CE, precum și orice altă întreprindere publică sau privată a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de această întreprindere, inclusiv întreprinderile care furnizează numai tracțiunea;
4. „specificație tehnică de interoperabilitate (STI)” înseamnă o specificație adoptată în conformitate cu Directiva (UE) .../...⁺, care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii;

⁺ JO: a se introduce numărul directivei din documentul 2013/0015 (COD).

¹ Directiva 2012/34/EU a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

5. „obiective comune de siguranță (OCS)” înseamnă nivelurile minime de siguranță care trebuie atinse de sistem în ansamblu și, în cazurile în care acest lucru este fezabil, de diferite părți ale sistemului feroviar al Uniunii (precum sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri);
6. „metode comune de siguranță (MCS)” înseamnă metodele prin care se descrie modul de evaluare a nivelurilor de siguranță, a realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță;
7. „autoritate națională de siguranță” înseamnă organismul național însărcinat cu atribuțiile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta directivă sau organismul căruia mai multe state membre i-au încredințat aceste atribuții pentru a asigura un regim de siguranță unificat;
8. „norme naționale” înseamnă toate normele obligatorii adoptate într-un stat membru, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințe de siguranță feroviară sau cerințe tehnice, altele decât cele prevăzute de normele Uniunii sau de normele internaționale, și care sunt aplicabile, în cadrul statului membru respectiv, întreprinderilor feroviare, administratorilor de infrastructură sau terților;
9. „sistem de management al siguranței” înseamnă organizarea, măsurile și procedurile stabilite de un administrator de infrastructură sau de o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea sigură a operațiunilor sale;

10. „investigator-șef” înseamnă o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei investigații;
11. „accident” înseamnă un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat, sau un lanț specific de asemenea evenimente care au consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor care implică materialul rulant în mișcare, incendii și altele;
12. „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 aceleași consecințe, care are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței; „pagube importante” înseamnă pagube care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un cost total de cel puțin 2 milioane EUR;
13. „incident” înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, care afectează sau ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare;

14. „investigație” înseamnă un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, precum și concluzii, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;
15. „cauze” înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora care au dus la un accident sau incident;
16. „sistem feroviar ușor” înseamnă un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o rezistență la șoc de C-III sau C-IV (în conformitate cu EN 15227:2011) și cu o rezistență maximă a vehiculului de 800kN (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;
17. „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.

18. „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă elementele constitutive de interoperabilitate astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 7 din Directiva (UE) .../...⁺;
19. „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 care este înregistrată ca atare într-un registru al vehiculelor menționat la articolul 47 din Directiva (UE) .../...⁺;
20. „entitate responsabilă cu întreținerea (ERI)” înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în registrul național al vehiculelor menționat la articolul 47 din Directiva (UE) .../...⁺;
21. „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar adecvat pentru circulația pe roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale;
22. „producător” înseamnă producătorul astfel cum este definit la articolul 2 punctul 36 din Directiva (UE) .../...⁺;

⁺ JO: a se introduce numărul directivei din documentul 2013/0015 (COD).

23. „expeditor” înseamnă o întreprindere care expediază mărfuri fie în nume propriu, fie în numele unui terț;
24. „destinatar” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care primește mărfuri în temeiul unui contract de transport; dacă operațiunea de transport are loc în absența unui contract de transport, orice persoană fizică sau juridică care preia mărfurile la sosire este considerată drept destinatar;
25. „încărcător” înseamnă o întreprindere care încarcă mărfuri ambalate, containere mici sau cisterne portabile în sau pe un vagon sau pe un container ori care încarcă un container, un container pentru vrac, un container de gaz cu elemente multiple sau o cisternă mobilă pe un vagon;
26. „descărcător” înseamnă o întreprindere care descarcă un container, un container pentru vrac, un container de gaz cu elemente multiple sau o cisternă mobilă de pe un vagon, sau orice întreprindere care descarcă mărfuri ambalate, containere mici sau cisterne portabile dintr-un sau de pe un vagon sau container, sau orice întreprindere care descarcă mărfuri dintr-o cisternă (vagon-cisternă, vagon cu cisternă demontabilă, cisternă mobilă sau container-cisternă) sau dintr-un vagon-baterie ori dintr-un container de gaz cu elemente multiple, sau dintr-un vagon, un container mare sau mic pentru transport în vrac sau dintr-un container pentru vrac;

27. „încărcător vrac” înseamnă o întreprindere care încarcă mărfuri într-o cisternă (inclusiv un vagon-cisternă, un vagon cu cisternă demontabilă, o cisternă mobilă sau un container-cisternă) pe un vagon, cisternă mare sau mică pentru transport în vrac, vagon-baterie sau containere de gaz cu elemente multiple;
28. „descărcător vrac” înseamnă o întreprindere care descarcă mărfuri dintr-o cisternă (inclusiv un vagon-cisternă, un vagon cu cisternă demontabilă, o cisternă mobilă sau un container-cisternă), un vagon, o cisternă mare sau mică pentru transport în vrac sau dintr-un vagon-baterie sau un container de gaz cu elemente multiple;
29. „transportator” înseamnă o întreprindere care efectuează o operațiune de transport, în temeiul unui contract de transport;
30. „entitate contractantă” înseamnă o entitate publică sau privată care comandă proiectarea și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem;
31. „tip de operațiune” înseamnă categoria caracterizată prin transportul de călători, incluzând sau excluzând serviciile de mare viteză, transportul de mărfuri, incluzând sau excluzând serviciile de transport de mărfuri periculoase și doar serviciile de manevră;
32. „amploarea operațiunii” înseamnă amploarea caracterizată prin numărul de călători și/sau volumul mărfuri și prin dimensiunea unei întreprinderi feroviare, estimată în funcție numărul de angajați care lucrează în sectorul feroviar (respectiv, o microîntreprindere sau o întreprindere mică, mijlocie sau mare);
33. „zona de funcționare” înseamnă o rețea sau mai multe rețele pe teritoriul unuia sau mai multor state membre în care o întreprindere feroviară intenționează să funcționeze.

CAPITOLUL II

DEZVOLTAREA ȘI MANAGEMENTUL SIGURANȚEI FERROVIARE

Articolul 4

Rolul actorilor din sistemul feroviar al Uniunii în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare

- (1) În scopul dezvoltării și îmbunătățirii siguranței feroviare, statele membre, în limitele competențelor lor:
- (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;
 - (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;
 - (c) se asigură că măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin cont de necesitatea unei abordări sistemice;

- (d) se asigură că responsabilitatea exploatării 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:
 - (i) să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) litera (a), dacă este cazul cooperând reciproc;
 - (ii) să aplice normele Uniunii și normele naționale;
 - (iii) să instituie sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta directivă;
- (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, lucrătorii implicați și alți actori menționați la alineatul (6);
- (f) elaborează și publică anual planuri de siguranță care să prevadă măsurile avute în vedere pentru atingerea OCS; și
- (g) după caz, sprijină agenția în activitatea sa de monitorizare a dezvoltării siguranței feroviare la nivelul Uniunii.

- (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.
- (3) Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură:
- (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;
 - (b) țin cont, în cadrul sistemelor lor de management al siguranței, de riscurile aferente activităților altor actori și ale terților;
 - (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
 - (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.

- (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, încărcătorii și descărcătorii vrac:
- (a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare cu alți actori;
 - (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 administratorul de infrastructură în cauză;
- (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:
- (a) iau toate măsurile corective necesare pentru abordarea riscului la adresa siguranței pe care le-au identificat;
 - (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 institui 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.

- (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 statutul și istoricul vehiculului în cauză, elementele dosarelor de întreținere în scopul asigurării trasabilității, trasabilitatea operațiunilor de încărcare și avizele de încărcare.

Articolul 5

Indicatori comuni de siguranță (ICS)

- (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.
- (2) ICS sunt prevăzuți în anexa I.

Articolul 6

Metode comune de siguranță (MCS)

- (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:
- (a) evaluarea riscului și metodele de evaluare;
 - (b) metodele de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță eliberate în conformitate cu articolele 10 și 12;
 - (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;
 - (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;
 - (e) metodele de evaluare a realizării obiectivelor de siguranță la nivel național și la nivelul Uniunii; și
 - (f) orice alte metode care acoperă un proces al sistemului de management al siguranței și care trebuie armonizate la nivelul Uniunii.

- (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 a sistemului feroviar al Uniunii. Respectivele 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.

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.

- (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 a beneficiilor respectivelor soluții alternative.

Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf.

- (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 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) 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 acestora.
- (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 conținutul MCS și al oricăror modificări ale acestora.
- (7) Statele membre efectuează, fără întârziere, orice modificări necesare ale normele lor naționale ținând cont de adoptarea MCS și de modificările aduse acestora.

Articolul 7

Obiective comune de siguranță (OCS)

- (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 Uniune. OCS pot fi exprimate în criterii de acceptare a riscului sau în niveluri de siguranță vizate și iau în considerare, în special:
 - (a) riscurile individuale referitoare la călători, personal, inclusiv angajații sau contractanții, utilizatorii trecerilor de nivel și alții și, fără să aducă atingere normelor naționale și internaționale existente de răspundere civilă, riscurile individuale legate de intruși;
 - (b) riscurile societale.
- (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. Respectivele acte 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.

- (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 a beneficiilor respectivelor soluții alternative.

Comisia este asistată de comitet pentru atribuțiile menționate la primul paragraf.

- (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 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. Acestea reflectă 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 conținutul 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.

Articolul 8
Norme naționale în domeniul siguranței

- (1) Normele naționale notificate până la ...^{*} în temeiul Directivei 2004/49/UE, se aplică dacă:
- (a) se încadrează la una dintre categoriile identificate la anexa II; și
 - (b) sunt conforme cu dreptul Uniunii, îndeosebi STI, OCS și MCS; și
 - (c) nu ar duce la discriminarea arbitrară sau la o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre.
- (2) Până la ...^{**} statele membre revizuiesc normele naționale menționate la alineatul (1) și abrogă:
- (a) orice normă națională care nu a fost notificată sau care nu întrunește toate criteriile menționate la alineatul (1);
 - (b) orice normă națională care a devenit redundantă prin prisma dreptului Uniunii, îndeosebi STI, OCS și MCS.

În acest scop, statele membre pot utiliza instrumentul de gestionare a normelor menționat la articolul 27 alineatul (4) din Regulamentul (UE) .../...⁺ și pot solicita agenției să examineze norme specifice în raport cu criteriile menționate în prezentul alineat.

^{*} JO: a se introduce data intrării în vigoare a prezentei directive.

^{**} JO: a se introduce data: doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014 (COD).

- (3) Statele membre pot stabili noi norme naționale în temeiul prezentei directive doar în următoarele cazuri:
- (a) atunci când normele privind metodele de siguranță existente nu sunt acoperite de un MCS;
 - (b) atunci când normele de exploatare a rețelei feroviare nu sunt încă reglementate de STI;
 - (c) ca măsură preventivă de urgență, în special după producerea unui accident sau a unui incident;
 - (d) atunci când o normă deja notificată trebuie să fie revizuită;
 - (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 Consiliului¹.
- (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 termenele menționate la articolul 25 alineatul (1) din Regulamentul (UE) .../...⁺, furnizând justificarea pentru introducerea acesteia, prin intermediul sistemului informatic corespunzător, în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) .../...⁺. 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) .../...⁺.

¹ 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 (JO L 315, 3.12.2007, p. 51-78).

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014 (COD).

- (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) .../...⁺ și este supusă evaluării agenției, în conformitate cu articolul 26 alineatele (1), (2) și (5) din Regulamentul (UE) .../...⁺.
- (6) Dacă agenției 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 normei naționale în cauză, se aplică procedura prevăzută la articolul 26 din Regulamentul (UE) .../...⁺.
- (7) Statele membre notifică normele naționale adoptate agenției și Comisiei. Acestea utilizează sistemului informatic corespunzător în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (UE) .../...⁺. 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. Statelor membre li se poate cere să furnizeze informații suplimentare cu privire la normele lor naționale.

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014 (COD).

- (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) .../...⁺ 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.
- (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 Consiliului¹.
- (10) Agenția examinează proiectele de norme naționale și normele naționale existente în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 25 și 26 din Regulamentul (UE) .../...⁺⁺.
- (110) 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.

⁺ JO: a se introduce numărul directivei din documentul 2013/0015 (COD).

¹ Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17.9.2015, p. 1).

⁺⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014 (COD).

Articolul 9

Sisteme de management al siguranței

- (1) Administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare își stabilesc propriile sisteme respective 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.
- (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 său de management al siguranței, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare promovează o cultură a încrederii și învățării reciproce, în care personalul este încurajat să contribuie la dezvoltarea siguranței, în timp ce este asigurată confidențialitatea.

- (3) Sistemul de management al siguranței cuprinde următoarele elemente de bază:
- (a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal;
 - (b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru menținerea și ameliorarea siguranței, precum și planuri și proceduri pentru atingerea acestor obiective;
 - (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;
 - (d) proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe durata întregului ciclu de viață al echipamentelor și operațiunilor;
 - (e) proceduri și metode pentru identificarea riscurilor, pentru efectuarea evaluării 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;
 - (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;

- (g) măsuri pentru furnizarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, după caz, între organizații ale sistemului feroviar;
- (h) proceduri și formate pentru documentarea informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale;
- (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;
- (j) asigurarea unor planuri de acțiune, sisteme de alertă și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare; și
- (k) dispoziții pentru auditarea 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.

- (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 interne și internaționale, 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.

- (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.

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 infrastructura 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.

În urma unui accident grav, întreprinderea feroviară furnizează asistență victimelor, ajutându-le în procedurile privind plângerile în temeiul dreptului Uniunii, în special Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului¹, 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.

¹ Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, 3.12.2007, p. 14).

- (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:
- (a) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale organizației și rezultatele planului de siguranță;
 - (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;
 - (c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;
 - (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
 - (e) un raport privind aplicarea MCS relevante.
- (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 armonizat 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).

CAPITOLUL III

CERTIFICAREA ȘI AUTORIZAREA DE SIGURANȚĂ

Articolul 10

Certificatul unic de siguranță

- (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).

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.

- (2) În cererea de eliberare a certificatului unic de siguranță, întreprinderea feroviară precizează tipul și amploarea operațiunilor feroviare vizate și zona de funcționare preconizată.

- (3) Cererea de certificat unic de siguranță trebuie să fie însoțită de un dosar cuprinzând documente care dovedesc că:
- (a) întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu articolul 9 și că întrunește 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
 - (b) întreprinderea feroviară, dacă este cazul, îndeplinește cerințele prevăzute de normele naționale relevante notificate în conformitate cu articolul 8.

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

- (4) Agenția sau, în cazurile prevăzute la alineatul (8), autoritatea națională de siguranță eliberează certificatul unic siguranță unic 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).

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014(COD).

(5) Agenția eliberează un certificat unic de siguranță întreprinderilor feroviare care își au zona de funcționare într-unul sau mai multe state membre. Pentru a elibera un astfel de certificat, agenția:

- (a) evaluează elementele prevăzute la alineatul (3) litera (a); și
- (b) transmite 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).

În cadrul evaluărilor menționate, agenția sau autoritățile naționale de siguranță sunt autorizate să efectueze vizite și inspecții la sediile întreprinderii feroviare, precum și audituri, și pot solicita informații suplimentare relevante. Agenția și autoritățile naționale de siguranță coordonează organizarea acestor vizite, audituri și inspecții.

(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).

Înainte de a lua decizia privitoare la eliberarea certificatului unic de siguranță, agenția ține seama integral de evaluările de la alineatul (5).

Agenția își asumă responsabilitatea deplină pentru certificatele unice de siguranță pe care le eliberează.

- (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) .../...⁺. 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.

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.

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014 (COD).

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 de siguranță națională cooperează în vederea ajungerii la o evaluare reciproc acceptabilă. După caz, agenția și de 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.

- (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 actele de punere în aplicare menționate la alineatul (10). În cadrul evaluărilor de mai sus, autoritatea națională de siguranță este autorizată să efectueze vizite și inspecții la sediile întreprinderii feroviare, precum și audituri. În termen 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 stațiile statelor 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 siguranță naționale 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.

Autoritatea națională de siguranță își asumă responsabilitatea deplină pentru toate certificatele unice de siguranță eliberate.

- (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:
- (a) unui acord transfrontalier între statul membru în cauză și țara terță învecinată; sau
 - (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.
- (10) Până la ...* Comisia adoptă prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modalități practice care specifică:
- (a) modul în care cerințele pentru certificatul unic de siguranță prevăzute în prezentul articol trebuie îndeplinite de solicitant și lista documentelor necesare;

* JO: a se introduce data: doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

- (b) detaliile procesului de certificare, cum ar fi etapele procedurale și intervalele de timp pentru fiecare etapă a procesului;
- (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
- (d) perioada de valabilitate a certificatelor unice de siguranță eliberate de agenție sau de autoritățile naționale de siguranță, în special în cazul actualizărilor oricăror certificate unice de siguranță ce rezultă din modificările aduse categoriei, amplitudinii și zonei de funcționare.

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 Comisiei¹ și a Regulamentului (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei² și de experiența dobândită în cursul elaborării acordurilor de cooperare menționate la articolul 11 alineatul (1).

- (11) Certificatele unice de siguranță precizează categoria și amplitudinea 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.

¹ Regulamentul (CE) nr. 653/2007 al Comisiei din 13 iunie 2007 privind utilizarea unui format european comun pentru certificatele de siguranță și documentele de cerere în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului și valabilitatea certificatelor de siguranță prevăzute de Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 153, 14.6.2007, p. 9).

² Regulamentul (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei din 9 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară (JO L 326, 10.12.2010, p. 11).

- (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.

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) .../...⁺.

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 Directiva 2012/34/UE pentru aplicarea acestei proceduri de contestare. În acest caz se aplică articolul 18 alineatul (3) din prezenta directivă.

- (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 amplitudinii operațiunii.

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014 (COD).

- (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 procedurilor 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).

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, acesta adaugă la dosar documentele relevante menționate la alineatul (3) privind zona de funcționare suplimentară. Solicitantul transmite dosarul prin intermediul ghișeului unic menționat la articolul 12 din Regulamentul (UE) .../...⁺ 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.

- (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.

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014(COD).

- (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.

Articolul 11

Cooperarea dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță în ceea ce privește eliberarea certificatelor unice de siguranță

- (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) .../...⁺. 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 taxelor care trebuie plătite de solicitant.

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014 (COD).

- (2) Acordurile de cooperare pot include totodată acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită competențe specifice din motive geografice sau istorice, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste 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).
- (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 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.

Articolul 12

Autorizația de siguranță a administratorilor de infrastructură

- (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.

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.

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.

- (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 oricând au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, subsistemelor de semnalizare sau energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a infrastructurii. Administratorul de infrastructură informează fără întârziere autoritatea națională de siguranță cu privire la toate aceste modificări.

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.

- (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.
- (5) În cazul infrastructurii transfrontaliere, autoritățile naționale de siguranță competente cooperează pentru a elibera autorizații de siguranță.

Articolul 13

Acces la serviciile de formare

- (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 mecanicii de locomotivă și însoțitorii de tren, atunci când această formare este necesară pentru exploatarea serviciilor din rețeaua proprie.

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 exploatate.

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.

Autoritatea națională de siguranță se asigură că serviciile de formare îndeplinesc cerințele stabilite în Directiva 2007/59/CE și, respectiv, în STI sau normele naționale menționate la articolul 8 alineatul (3) litera (e) din prezenta directivă.

- (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.
- (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.
- (4) Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură sunt răspunzători de nivelul formării și de calificările personalului lor care desfășoară activități critice legate de siguranță.

Articolul 14

Întreținerea vehiculelor

- (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) .../...⁺.

⁺ JO: a se introduce numărul directivei din documentul 2013/0015 (COD).

- (2) 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 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 instituie un sistem de întreținere pentru vehiculele respective și, prin intermediul acestui sistem:
- (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;
 - (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;
 - (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
 - (d) asigură trasabilitatea activităților de întreținere.

(3) Sistemul de întreținere este alcătuit din următoarele funcții:

- (a) o funcție de gestionare, care supervizează și coordonează funcțiile de întreținere menționate la literele (b) - (d) și asigură starea de siguranță a vehiculului în sistemul feroviar;
- (b) o funcție de dezvoltare a întreținerii, care este responsabilă de gestionarea documentației referitoare la întreținere, inclusiv gestionarea configurării, pe baza datelor de proiectare și de funcționare, precum și pe baza prestațiilor și a experienței dobândite;
- (c) o funcție de management al întreținerii parcului, care gestionează retragerea vehiculului în vederea întreținerii și repunerea în funcțiune a acestuia după întreținere;
- (d) o funcție de efectuare a întreținerii, care asigură întreținerea tehnică necesară a unui vehicul sau a unor părți ale acestuia, inclusiv furnizarea documentației de redare în exploatare.

Entitatea responsabilă cu întreținerea desfășoară ea însăși funcția de gestionare, dar poate externaliza funcțiile de întreținere menționate la literele (b) - (d) sau o parte a acestor funcții, atribuindu-le altor părți contractante, precum ateliere de întreținere.

Entitatea responsabilă cu întreținerea se asigură că toate funcțiile menționate la literele (a) - (d) respectă cerințele și criteriile de evaluare prevăzute în anexa III.

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.

- (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:
- (a) procesele de acreditare și de recunoaștere a proceselor de certificare se bazează pe criterii de independență, competență și imparțialitate;

- (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;
- (c) certificarea entității 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;
- (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.

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 articolele 10 sau 12 și poate fi confirmată în certificatele eliberate în conformitate cu respectivele proceduri.

- (5) Certificatele eliberate în conformitate cu alineatul (4) sunt valabile pe întreg teritoriul Uniunii.
- (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 entității 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.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 28 alineatul (3).

Sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă, adoptat prin Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei¹, continuă să se aplice atât timp cât actul de punere în aplicare menționat la prezentul alineat se aplică.

- (7) Până la ...^{*}, agenția evaluează sistemul de certificare a entității responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, ia în considerare utilitatea extinderii acestui sistem la toate vehiculele, precum și certificarea obligatorie a atelierelor de întreținere și îi transmite Comisiei raportul său.

¹ Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei din 10 mai 2011 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 (JO L 122, 11.5.2011, p. 22).

^{*} JO: a se introduce data: 2 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

- (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:
- (a) funcțiilor de întreținere îndeplinite de către atelierele 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;
 - (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 aplicarea uniformă a condițiilor de certificare a entității responsabile cu întreținerea altor vehicule decât vagoanele de marfă, în conformitate cu MCS și cu STI relevante.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3).

Articolul 15
Derogări de la sistemul de certificare
a entităților responsabile cu întreținerea

- (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:
- (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 Uniunii și pentru care îndeplinirea cerințelor prevăzute la articolul 14 alineatul (2) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe;
 - (c) vagoane de marfă și vagoane de călători care sunt utilizate în comun cu țări terțe, al căror ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii;
 - (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.

- (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:
- (a) la înregistrarea vehiculelor în temeiul articolului 47 din Directiva (UE) .../...⁺, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;
 - (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;
- (3) Derogările sunt identificate și motivate în raportul anual privind siguranța menționat la articolul 19. Atunci când se pare că se asumă 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.

⁺ JO: a se introduce numărul directivei din documentul 2013/0015 (COD).

CAPITOLUL IV

AUTORITĂȚI NAȚIONALE DE SIGURANȚĂ

Articolul 16

Atribuții

- (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.
- (2) Autorității naționale de siguranță i se încredințează cel puțin următoarele atribuții:
- (a) să autorizeze punerea în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură, care constituie sistemul feroviar al Uniunii în conformitate cu articolul 18 alineatul (2) din Directiva (UE) .../...⁺;
 - (b) să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor, în conformitate cu articolul 21 alineatul (8) din Directiva (UE) .../...⁺;

⁺ JO: a se introduce numărul directivei din documentul 2013/0015 (COD).

- (c) să sprijine agenția în eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) din Directiva (UE) .../...⁺ și ale autorizațiilor de tip ale vehiculelor, în conformitate cu articolul 24 din Directiva (UE) .../...⁺;
- (d) să supravegheze pe teritoriul său conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale, în conformitate cu articolul 8 din Directiva (UE) .../...⁺;
- (e) să asigure faptul că i s-a atribuit un număr de vehicul în conformitate cu articolul 46 din Directiva (UE) .../...⁺, fără a aduce atingere articolului 47 alineatul (4) din directiva respectivă;
- (f) să sprijine agenția în eliberarea, reînnoirea, modificarea sau revocarea certificatelor unice de siguranță acordate în conformitate cu articolul 10 alineatul (5);
- (g) să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce certificatele unice de siguranță acordate în conformitate cu articolul 10 alineatul (8);
- (h) să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce autorizațiile naționale de siguranță acordate în conformitate cu articolul 12;

⁺ JO: a se introduce numărul directivei din documentul 2013/0015 (COD).

- (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;
 - (j) să supravegheze întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, în conformitate cu articolul 17;
 - (k) după caz și în conformitate cu dreptul intern, să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce permisele de mecanici de locomotivă, în conformitate cu Directiva 2007/59/CE;
 - (l) după caz și în conformitate cu dreptul intern, să elibereze, să reînnoiască, să modifice și să revoce certificatele acordate entităților responsabile cu întreținerea.
- (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.

Articolul 17

Supraveghere

- (1) Autoritățile naționale de siguranță supraveghează respectarea continuă a obligației legale impuse întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură de a utiliza un sistem de management al siguranței, astfel cum este menționat la articolul 9.

În acest scop, autoritățile naționale de siguranță aplică principiile enunțate în MCS pentru supraveghere relevante, menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (c), garantând faptul că activitățile de supraveghere includ, în special, verificarea aplicării de către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură:

- (a) a sistemului de management al siguranței, pentru a-i monitoriza eficacitatea;
 - (b) a elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de management al siguranței, inclusiv activitățile operaționale, furnizarea întreținerii și a materialelor și utilizarea contractanților pentru a monitoriza eficacitatea acestora; și
 - (c) a MCS relevante, menționate la articolul 6. Activitățile de supraveghere aferente prezentei litere se aplică de asemenea entităților responsabile cu întreținerea, atunci când este cazul.
- (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.
- (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).

- (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.
- (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.

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.

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.

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).

- (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.

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.

În cazul în care agenția constată că măsurile aplicate de autoritatea națională de siguranță sunt disproporționate, 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.

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).

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).

- (7) Autoritatea națională de siguranță supraveghează subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură și se asigură că acestea respectă cerințele esențiale. În cazul 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 autorizația sa de siguranță, aceasta restricționează sau revocă autorizația respectivă, prezentând motivele care stau la baza deciziei sale.

- (8) Atunci 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 răspunderii întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură menționate la articolul 4 alineatul (3) din prezenta directivă.
- (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 întreprindere feroviară respectivă, pentru a se asigura că informațiile esențiale referitoare la o anumită 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.

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.

Agenția sprijină aceste activități de coordonare prin elaborarea de orientări.

- (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).
- (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.
- (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.
- (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).

Articolul 18

Principii decizionale

- (1) Agenția, atunci când examinează cererile de eliberare a certificatului unic de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (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.

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 asistența tehnică a administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii atribuțiilor menționate la articolul 16.

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.

- (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).
- (3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că deciziile luate de autoritățile naționale de siguranță sunt supuse controlului jurisdicțional.
- (4) Autoritățile naționale de siguranță desfășoară un schimb activ de opinii și experiență, în special în interiorul rețelei instituite de agenție pentru armonizarea criteriilor decizionale la nivelul Uniunii.

Articolul 19
Raportul anual

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:

- (a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul statelor membre a ICS, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1);
- (b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;
- (c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;
- (d) rezultate și experiență referitoare la supravegherea administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare, inclusiv numărul și rezultatul inspecțiilor și al auditurilor;
- (e) derogările adoptate în conformitate cu articolul 15; și
- (f) experiența întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură cu privire la aplicarea MCS relevante.

CAPITOLUL V

INVESTIGAREA ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR

Articolul 20

Obligația de a investiga

- (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.
- (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.

Organismul de investigare poate decide dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident. La luarea deciziei sa ține cont de următoarele:

- (a) gravitatea accidentului sau incidentului;
- (b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem;

- (c) impactul său asupra siguranței feroviare; și
 - (d) cereri ale administratorilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, autorității naționale de siguranță sau ale statelor membre.
- (3) Amploarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații este determinată de organismul de investigare, ținând 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.
- (4) Investigația nu are ca obiect în nici un caz stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

Articolul 21
Statutul investigației

- (1) Statele membre definesc, în cadrul sistemului lor juridic, regimul juridic al investigației care permite investigatorilor-șefi să-și îndeplinească atribuțiile în modul ce mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.
- (2) În conformitate cu dreptul intern, 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:
 - (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;
 - (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;
 - (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;

- (d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;
 - (e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident;
 - (f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat în accident sau incident și a altor martori; și
 - (g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, întreprinderile feroviare, entitățile responsabile cu întreținerea și autoritatea națională de siguranță.
- (3) Agenția cooperează cu organismul de investigare 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 investigare și furnizează explicații, atunci când i se solicită acest lucru.
- (4) Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară.

Articolul 22

Organismul de investigare

- (1) Fiecare stat membru se asigură că investigarea accidentelor și incidentelor menționate la articolul 20 sunt desfășurate de 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 tarifare, organism de repartizare și organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile încredințate organismului de investigare. 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.
- (2) Organismul de investigare 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.
- (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.

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 să lanseze sau nu o investigație.

- (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 periclitizează independența.
- (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.
- (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.
- (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.

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) .../...⁺.

Organismele de investigare instituie, cu sprijinul agenției în conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) .../...⁺, un program de evaluare *inter pares* 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) .../...⁺, organismele de investigare publică:

- (a) programul comun de evaluare *inter pares* și criteriile de evaluare; și
- (b) un raport anual cu privire la program, evidențiind punctele forte identificate și sugestiile de îmbunătățire.

Rapoartele de evaluare *inter pares* sunt furnizate tuturor organismelor de investigare și agenției. Rapoartele respective sunt publicate pe bază de voluntariat.

⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014 (COD).

Articolul 23
Procedura de investigare

- (1) Un accident sau incident prevăzut în 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. Celuilalt organism de investigare i se permite în primul caz să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia.

Organismele de investigare din alte state membre sunt invitate, după caz, să participe la o investigație atunci când:

- (a) o întreprindere feroviară stabilită și licențiată într-unul din respectivele state membre este implicată în accident sau incident; sau
- (b) un vehicul înmatriculat sau întreținut într-unul din respectivele state membre este implicat în accident sau incident.

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.

Organismelor de investigare din statele membre invitate li se oferă acces la informațiile și probele necesare pentru a le permite să participe în mod eficace la investigație, în condițiile respectării corespunzătoare a dreptului intern referitor la procedurile judiciare.

Prezentul alineat nu împiedică statele membre să convină ca organismele competente să desfășoare investigații în cooperare, în alte împrejurări.

- (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.

- (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 ia act, de asemenea, de nevoile rezonabile ale victimelor și ale rudelor acestora și le informează periodic cu privire la stadiul investigației.
- (4) Organismul de investigare își încheie 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.

Articolul 24

Rapoarte

- (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.

- (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.

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 îndeaproape. Această structură a rapoartelor include următoarele elemente:

- (a) o descriere a evenimentului și a circumstanțelor acestuia;
- (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;

(c) analize și concluzii cu privire la cauzele evenimentului, inclusiv factorii care au contribuit la eveniment legați de:

- (i) acțiunile întreprinse de persoanele implicate;
- (ii) starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice;
- (iii) competențele personalului, proceduri și întreținere;
- (iv) condițiile cadrului de reglementare; și
- (v) aplicarea sistemului de management al siguranței.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (3).

- (3) Anual până la 30 septembrie, organismul de investigare publică un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.

Articolul 25

Informații care se trimit agenției

- (1) În termen șapte zile de la decizia de deschidere a unei investigații, organismul de investigare 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.
- (2) Organismul de investigare trimite agenției o copie a raportului final prevăzut la articolul 24 alineatul (2) și a raportului anual prevăzut la articolul 24 alineatul (3).

Articolul 26

Recomandări de siguranță

- (1) Recomandarea de siguranță emisă de un organ de investigare nu creează în nici un caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un accident sau incident.
- (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 lor naționale de siguranță și agenția, în limitele competențelor lor, iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organismele de investigare sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate.
- (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 investigare cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a unei anumite recomandări.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII TRANZITORII ȘI FINALE

Articolul 27

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (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 ...*.
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 opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (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.

* JO: a se introduce data intrării în vigoare a prezentei directive.

- (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 delegării 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.
- (5) Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (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 Consiliu sau 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.

Articolul 28
Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de comitetul menționat la articolul 51 din Directiva (UE) .../...⁺.
Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (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 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.

Articolul 29
Raport și alte acțiuni la nivelul Uniunii

- (1) Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, înainte de ...^{*} 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.

⁺ JO: a se introduce numărul directivei din documentul 2013/0015 (COD).

^{*} JO: a se introduce data: cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

- (2) Agenția evaluează evoluțiile în ceea ce privește o cultură a siguranței, inclusiv raportarea evenimentelor. Aceasta transmite Comisiei, în termen de ...^{*}, 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.
- (3) Până la ...^{**}, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind acțiunile întreprinse în vederea atingerii următoarelor obiective:
- (a) obligativitatea pentru producători de a marca printr-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;
 - (b) trasabilitatea deplină a componentelor critice pentru siguranță, trasabilitatea activităților de întreținere a acestora și identificarea duratei lor de exploatare; și
 - (c) identificarea principiilor comune obligatorii pentru întreținerea componentelor respective.

^{*} JO: a se introduce data: opt ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

^{**} JO: a se introduce data: 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

Articolul 30

Sanctiuni

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor 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.

Articolul 31

Dispoziții tranzitorii

- (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.
- (2) Fără a aduce atingere alineatului (3) din prezentul articol, întreprinderile feroviare care trebuie să fie certificate între ...^{*} și ...^{**}, intră sub incidența Directivei 2004/49/CE. Aceste certificate de siguranță sunt valabile până la data expirării lor.

^{*} JO: a se introduce data intrării în vigoare a prezentei directive.

^{**} JO: a se introduce data: trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

- (3) Agenția îndeplinește atribuțiile de certificare în temeiul articolului 10, în termen de ...^{***}, 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 ...^{****}.

Articolul 32

Recomandări și avize ale agenției

Agenția furnizează recomandări și avize în conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (UE) .../...⁺ în scopul aplicării prezentei directive. Aceste recomandări și avize pot fi luate în considerare atunci când Uniunea adoptă acte juridice în temeiul prezentei directive.

^{***} JO: a se introduce data: trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.
^{****} JO: a se introduce data: patru ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.
⁺ JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul 2013/0014 (COD).

Articolul 33

Transpunere

- (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 ...^{*}. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor dispoziții.
- (2) Statele membre pot prelungi perioada de transpunere menționată la alineatul (1) cu un an. În acest scop, până la ...^{**}, statele membre care nu asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative în termenul de transpunere menționat la alineatul (1) notifică acest lucru agenției și Comisiei și prezintă motivele unei astfel de prelungiri.
- (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 trimiterile din actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare, la directiva abrogată prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea în care se fac aceste trimiteri și formularea acestei mențiuni.

^{*} JO: a se introduce data: trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

^{**} JO: a se introduce data: 30 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

- (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.

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 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.

Articolul 34

Abrogare

Directiva 2004/49/CE, astfel cum a fost modificată prin directivele enumerate în anexa IV partea A, se abrogă de la ...^{*}, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern și aplicarea directivelor menționate în anexa IV partea B.

Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa V.

^{*} JO: a se introduce data: patru ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

Articolul 35
Intrarea în vigoare

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

Articolul 36
Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I

INDICATORI COMUNI DE SIGURANȚĂ

Indicatorii comuni de siguranță (ICS) se raportează anual de către autoritățile naționale de siguranță.

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.

1. Indicatori referitori la accidente

1.1. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de accidente grave și o defalcare pe următoarele tipuri de accidente:

- 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 defalcare 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.

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).

1.2. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii:

- 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.

2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de accidente care implică transportul de mărfuri periculoase pe calea ferată, împărțit în următoarele categorii:

- 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.

3. Indicatori referitori la sinucideri

Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de sinucideri și de tentative de sinucidere.

4. Indicatori referitori la elementele precursore ale accidentelor

Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de elemente precursore ale accidentelor și o defalcare pe următoarele tipuri de elemente precursore:

- șină ruptă;
- deformare și aliniere defectuoasă a șinelor;
- defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului;
- depășirea unui semnal de pericol cu depășirea unui punct de pericol;
- depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol;
- ruptură de roată la materialul rulant în funcțiune;
- ruptură de osie la materialul rulant în funcțiune.

Toate elementele precursore 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 precursore; un element precursor care nu conduce la un accident grav se raportează doar la rubrica indicatorilor referitori la elementele precursore.)

5. Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor

Quantum total și relativ (pe tren-kilometru), exprimat în euro, pentru:

- numărul deceselor și al vătămarilor grave multiplicat cu valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (Value of Preventing a Casualty – VPC);
- costul pagubelor cauzate mediului înconjurător;
- costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii;
- costul întârzierilor cauzate de accidente.

Autoritățile 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.

6. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acestora

6.1. Procentaj de linii dotate cu sisteme de protecție a trenurilor (TPS) în funcțiune și procentaj de tren-kilometri parcurși utilizându-se TPS la bord, aceste sisteme oferind:

- avertizare;
- avertizare și oprire automată;
- avertizare și oprire automată și supraveghere discretă a vitezei;
- avertizare și oprire automată și supraveghere continuă a vitezei;

6.2. Număr de treceri la nivel (total, pe kilometru de linie și pe kilometru de lungime desfășurată) pentru următoarele cinci tipuri:

- (a) trecere la nivel pasivă;
- (b) trecere la nivel activă:
 - (i) manuală;
 - (ii) automată cu sistem de avertizare a utilizatorilor;
 - (iii) automată cu sistem de protecție a utilizatorilor;
 - (iv) cu protecție pe partea căii ferate.

Apendice

Definiții comune ale ICS

și metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor

1. Indicatori referitori la accidente
 - 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;
 - 1.2. „pagube semnificative cauzate materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului” înseamnă pagube echivalente cu cel puțin 150 000 EUR;
 - 1.3. „perturbări considerabile ale traficului” înseamnă suspendarea serviciilor de transport feroviar pe o linie principală de cale ferată pentru cel puțin șase ore;
 - 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;
 - 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 fixate sau aflate temporar pe sau în apropierea șinei (cu excepția cazurilor în care se află la trecerile 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 trecerile 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 uneia sau mai multor persoane care sunt lovite 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 lovite 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 încărcătura 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 operațiunilor 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 statisticile privind accidentele;
- 1.13. „angajat sau contractant” înseamnă orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care este în exercițiul funcțiunii 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 mijloace 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 trecerilor 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. „vătămare 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.
2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase
- 2.1. „accident care implică transportul de mărfuri periculoase” înseamnă orice accident sau incident care face obiectul raportării în conformitate cu RID¹ /ADR, secțiunea 1.8.5;

¹ RID, Regulamentele privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase, astfel cum au fost adoptate prin Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

- 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.
- 3. Indicatori referitori la sinucideri
 - 3.1. „sinucidere” 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;
 - 3.2. „tentativă de sinucidere” înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări care conduce la vătămări grave.
- 4. Indicatori referitori la elementele precursoare ale accidentelor
 - 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 cărei lungime depășește 50 mm și a cărei adâncime depășește 10 mm;
 - 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;

- 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 semnalizarea unor informații mai puțin restrictive decât cele cerute;
- 4.4. „depășirea unui semnal de pericol cu depășirea unui punct de pericol” înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren depășește limitele deplasării autorizate și se deplasează dincolo de punctul de pericol;
- 4.5. „depășirea unui semnal de pericol 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.

Deplasarea neautorizată, astfel cum se menționează la punctele 4.4 și 4.5 de mai sus, înseamnă depășirea:

- unui 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 (TPS) nu este operațional;
- limitei unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzute în cadrul unui TPS;
- 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.

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.

Autoritățile de siguranță pot prezenta rapoarte separate pentru cei patru indicatori de deplasare neautorizată menționați la liniuțele de la punctul de față și raportează cel puțin un indicator agregat care conține date cu privire la toți cei patru indicatori.

- 4.6. „ruptură de roată la materialul rulant în funcțiune” înseamnă o ruptură care afectează roata și care creează un risc de accident (deraiere sau coliziune);
- 4.7. „ruptură de osie la materialul rulant în funcțiune” înseamnă o ruptură care afectează osia și care creează un risc de accident (deraiere sau coliziune).

5. Metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor

5.1. Valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (VPC) se compune din:

- (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;
- (2) Costurile economice directe și indirecte: valorile costurilor estimate în statul membru, care includ:
 - costuri medicale și de reabilitare;
 - cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile investigațiilor private privind accidentele, cheltuieli cu serviciile de urgență și costurile administrative ale asigurărilor;
 - 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.

Pentru a calcula costurile legate de victime, decesele și vătămrile grave sunt considerate separat (VPC diferit pentru decese și vătămări grave).

5.2. Principii comune de evaluare a valorii siguranței în sine și a costurilor economice directe și/sau indirecte:

În ceea ce privește valoarea siguranței în sine, evaluarea gradului de adecvare a estimărilor disponibile se bazează pe următoarele considerente:

- 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. Eșantionul trebuie să reflecte, în special, distribuția pe grupe de vârstă și venit, precum și alte caracteristici socioeconomice și/sau demografice relevante ale populației;
- metoda de extragere a valorilor WTP: ancheta trebuie astfel concepută, încât întrebările să fie clare și semnificative pentru respondenți.

Costurile economice directe și indirecte sunt evaluate pe baza costurilor reale suportate de societate.

5.3. Definiții

- 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 readuce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului feroviar.
- 5.3.2. „Costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii” înseamnă costul furnizării unui nou material rulant sau a unei noi infrastructuri, cu aceleași funcționalități și parametri tehnici ca și cele care au fost deteriorate încât nu sunt reparabile, precum și costul readucerii 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.

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:

VT = valoarea monetară a timpului câștigat pe durata călătoriei

Valoarea timpului pentru un călător al unui tren (o oră)

$VT_P = [VT \text{ a călătorilor care se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care se deplasează în interes de serviciu pe an}] + [VT \text{ a călătorilor care nu se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care nu se deplasează în interes de serviciu pe an}]$

VT_P este măsurată în EUR pe călător pe oră

„călător care se deplasează în interes de serviciu” înseamnă un călător care călătorește în legătură cu activitățile sale profesionale, cu excepția navetei.

Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră)

$VT_F = [VT \text{ a trenurilor de marfă}] * [(\text{tonă-km}) / (\text{tren-km})]$

VT_F este măsurată în EUR pe tonă de marfă pe oră

Cantitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an = $(\text{tonă-km}) / (\text{tren-km})$

CM = Costul unui minut de întârziere a trenului

Tren de călători

$$CM_P = K1 * (VT_P / 60) * [(c\acute{a}l\acute{a}tor - km) / (tren - km)]$$

$$\text{Num\acute{a}rul mediu de c\acute{a}l\acute{a}tori per tren \u00eentr-un an} = (c\acute{a}l\acute{a}tor - km) / (tren - km)$$

Tren de marf\c{a}

$$CM_F = K2 * (VT_F / 60)$$

Factorii K1 \u0219i K2 sunt cuprin\u0219i \u00entre valoarea timpului \u0219i valoarea \u00eent\c{a}zierii, astfel cum sunt estimate de studiile privind preferin\u021bele declarate, pentru a se \u021bine cont de faptul c\c{a} timpul pierdut ca urmare a \u00eent\c{a}zierilor este perceput \u00een mod semnificativ mai negativ dec\c{a}t durata normal\c{a} a c\acute{a}l\c{a}toriei.

$$\text{Costul \u00eent\c{a}zierii datorate unui accident} = CM_P * (\text{minutele de \u00eent\c{a}ziere ale trenurilor de c\acute{a}l\c{a}tori}) + CM_F * (\text{minutele de \u00eent\c{a}ziere ale trenurilor de marf\c{a}})$$

Domeniul de aplicare al modelului

Costul \u00eent\c{a}zierilor se calculeaz\c{a} pentru accidente grave, dup\c{a} cum urmeaz\c{a}:

- \u00eent\c{a}zierile reale pe liniile de cale ferat\c{a} pe care s-au produs accidente, m\c{a}surate la gara terminus;
- \u00eent\c{a}zierile reale sau, dac\c{a} nu este posibil, \u00eent\c{a}zierile estimate pe celelalte linii afectate.

6. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia
- 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 (Automatic Train Protection – ATP).

- 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 peroanele 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;
- 6.5. „pasaj” înseamnă orice rută, alta decât un drum, care servește la trecerea persoanelor, a animalelor, a vehiculelor sau a utilajelor;
- 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;

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.

- Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice include:
 - bariere sau semibariere;
 - porți.
- Avertizarea prin utilizarea unor echipamente fixe instalate la trecerea la nivel:
 - semnale vizuale: lumini;
 - dispozitive de avertizare sonoră: clopote, sirene, claxoane etc.

Trecerile la nivel active se clasifică în:

- (a) manuală: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivele de protecție sau avertizare a utilizatorului sunt activate manual de un angajat al companiei de căi ferate;
- (b) automată cu avertizarea utilizatorului: o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivul de avertizare a utilizatorului este activat la apropierea trenului;
- (c) automată cu protejarea 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;
- (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.

7. Definițiile bazelor de etalonare

- 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;
- 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;
- 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.
- 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.
-

ANEXA II

NOTIFICAREA NORMELOR NAȚIONALE DE SIGURANȚĂ

Normele naționale de siguranță notificate în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) includ:

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 interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare;
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;
6. norme privind investigarea accidentelor și incidentelor.

ANEXA III

Cerințe și criterii de evaluare pentru organizațiile care solicită un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea sau un certificat în ceea ce privește funcțiile de întreținere externalizate de o entitate responsabilă cu întreținerea

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:

1. Spirit de conducere – angajamentul față de dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemului de întreținere al organizației și față de îmbunătățirea continuă a eficacității 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. Îmbunătățire 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 certe a obiectivelor 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, eficace și eficient 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:

- 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 (a) 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 întreținere și din documentația oferită de furnizor, și respectă 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 întreținerii, ergonomia și protecția sănătății;
- faptul că organizația dispune de procese pentru a se asigura că echipamentele sale de măsurare, toate spațiile, echipamentele și unelte 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

Termenele 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

ANEXA V

Tabel de corespondență

Directiva 2004/49/CE	Prezenta directivă
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

Directiva 2004/49/CE	Prezenta directivă
Articolul 25	Articolul 26
Articolul 26	--
--	Articolul 27
Articolul 27	Articolul 28
Articolul 28	--
Articolul 29	--
Articolul 30	--
Articolul 31	Articolul 29
Articolul 32	Articolul 30
--	Articolul 31
--	Articolul 32
Articolul 33	Articolul 33
--	Articolul 34
Articolul 34	Articolul 35
Articolul 35	Articolul 36
Anexa I	Anexa I
Anexa II	Anexa II
Anexa III	--
Anexa IV	--
Anexa V	--
--	Anexa III
